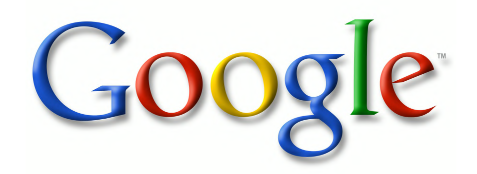
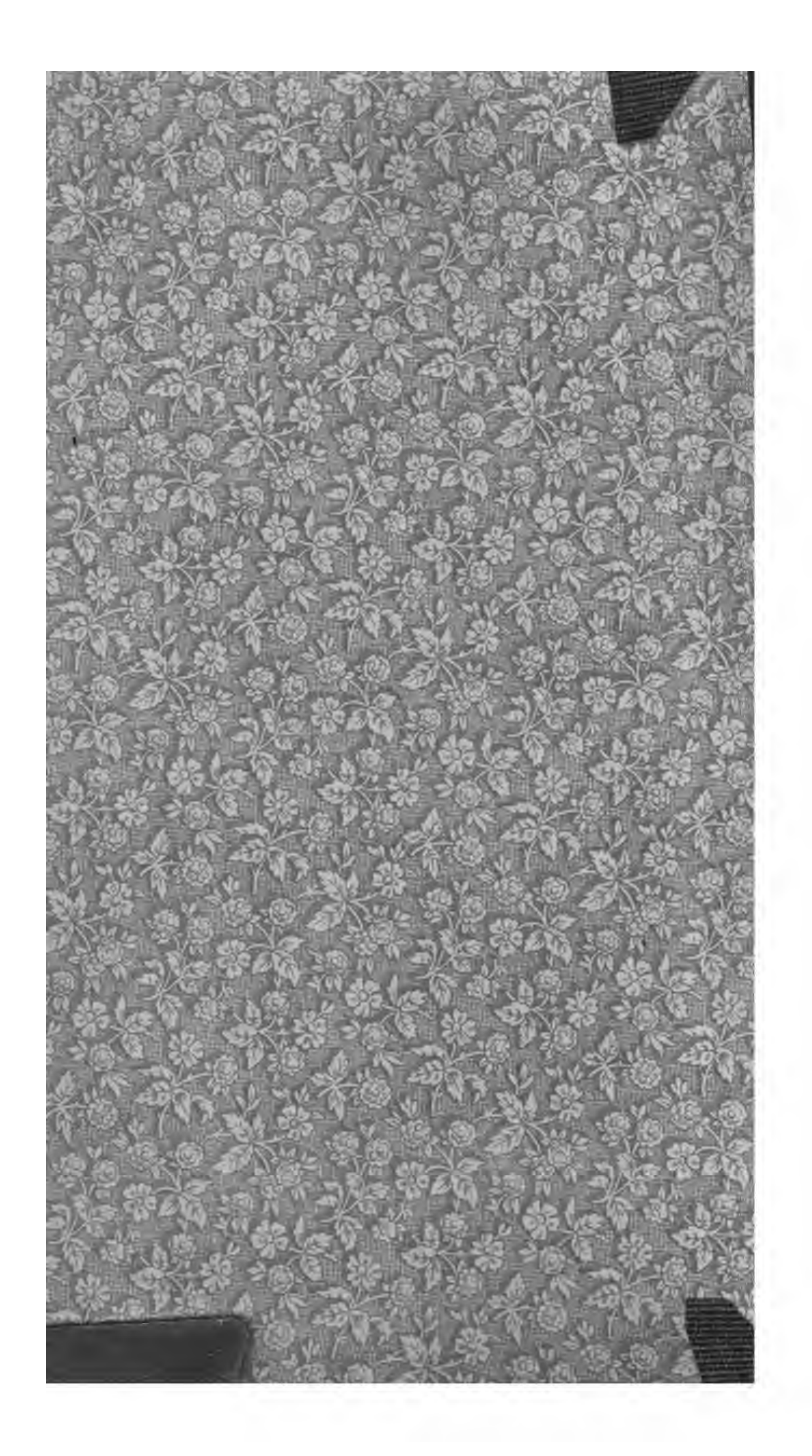
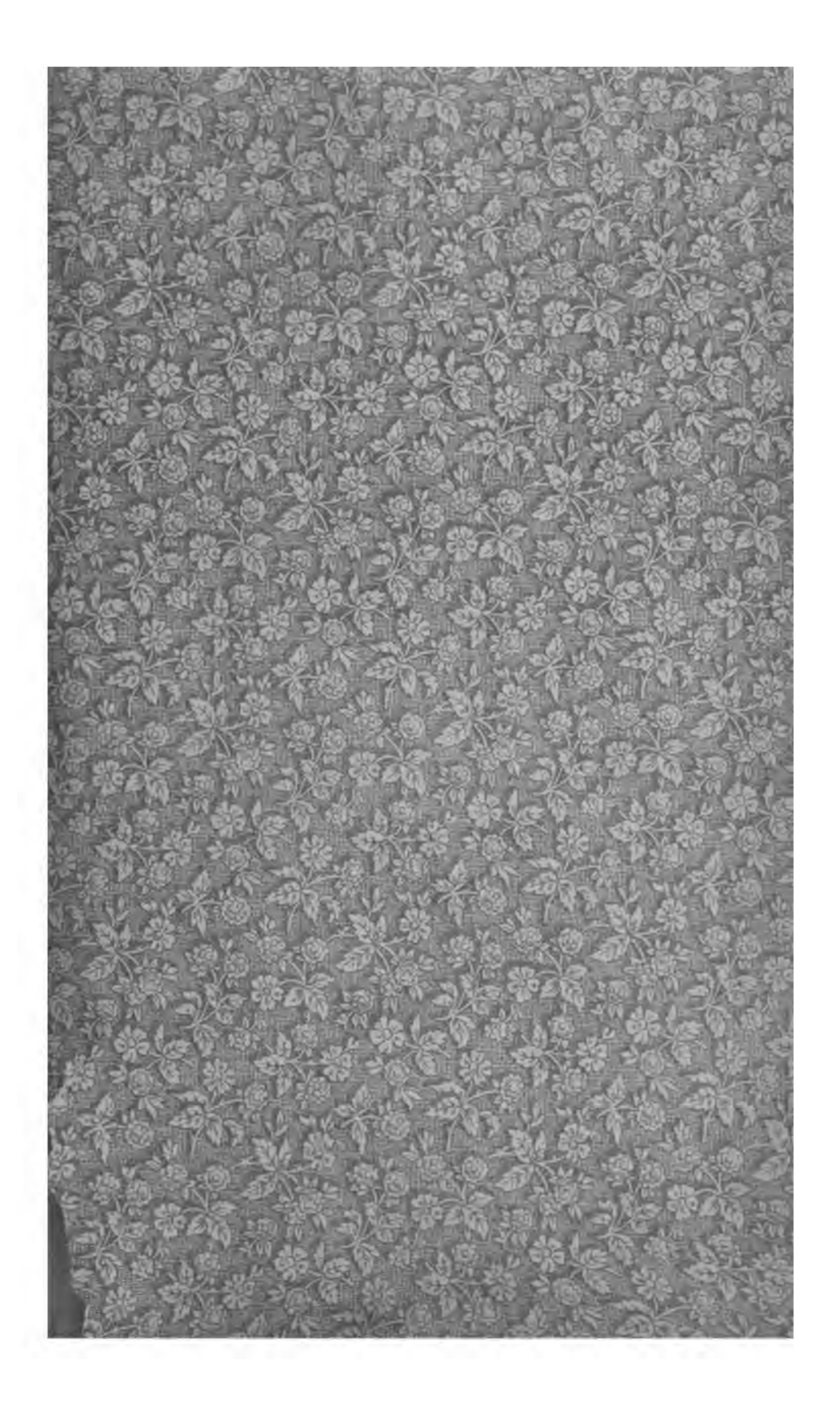



NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 07594690 9





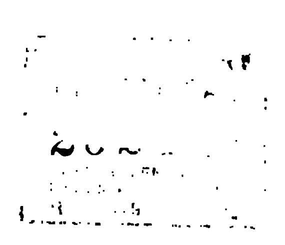


Wirtschafts- und Verwaltungsstudien
mit besonderer Berücksichtigung Bayerns.
Herausgegeben von Georg Schanz.
XIII.

Zur Frage der Mobiliar-Feuerversicherung im Königreiche Bayern.

Von
Dr. Otto Rustmann.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme.)
1901.



Zur Frage der Mobiliarfeuerversicherung

in Bayern.

Wirtschafts- und Verwaltungsstudien

mit

besonderer Berücksichtigung Bayerns.

Herausgegeben

von

Dr. Georg Schanz,
Prof. d. Nationalökonomie, Finanzwissenschaft u. Statistik
an der Universität Würzburg.

XIII.

Otto Rustmann, Zur Frage der Mobiliar-Feuerversicherung im Königreiche Bayern.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).
1901.

Zur Frage

der

Mobiliar-Feuerversicherung

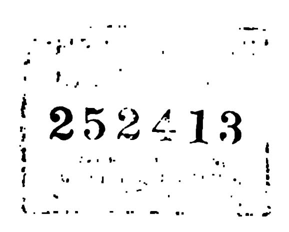
im

Königreiche Bayern.

Von

Dr. Otto Rustmann.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme.)
1901.



Vorrede.

Über zwanzig Jahre dauert nun schon der Kampf, den die Feuerversicherungsgesellschaften in unserem zweitgrößten Bundesstaate Bayern gegen die Bestrebungen von Interessengruppen und politischen Parteien zu bestehen haben, die eine Verstaatlichung des Mobiliarfeuerversicherungswesens herbeizuführen bemüht sind. Mit seltener Energie und Ausdauer wird dieser Kampf geführt, und man kann noch nicht absehen, wann und in welcher Weise er enden wird.

Doch wem soll man den schließlichen Sieg wünschen? Für welche Form des Betriebes soll man sich entscheiden? Bei der großen Bedeutung dieser Frage für einen jeden Staatsbürger, sollte auch ein jeder sich über dieselbe sein Urteil bilden, ein Urteil, das nicht a priori bestimmt wird durch ein bestimmtes politisches Programm, sondern welches sich gründet auf eine möglichst genaue Kenntnis der thatsächlichen Verhältnisse.

Diese zu fördern, ist der Zweck der vorliegenden Untersuchung. Es galt mir darzuthun, wie sich das Mobiliarfeuerversicherungswesen im Laufe der Zeit in Bayern entwickelt hat und wie seine jetzige Gestaltung ist, um auf Grund dieser Kenntnis die Entscheidung zu treffen über das, was wir für die Zukunft anzustreben haben.

Indem ich nun diese Arbeit der Öffentlichkeit übergebe, spreche ich zugleich Herrn Prof. G. Schanz in Würzburg, der mir die Anregung zu derselben gegeben, meinen ergebensten und aufrichtigsten Dank aus für die mannigfache liebenswürdige Unterstützung, die er mir bei der Ausarbeitung hat zu Teil werden lassen. Auch Herrn Versicherungsmathematiker Schmigalla in Berlin danke ich an dieser Stelle für die gütigst übernommene Revision der statistischen Nachweise.

Berlin, im Juli 1901.

Otto Rustmann.

Inhaltsübersicht.

Verzeichnis der Quellen und Hilfswerke.

Quellen:

K. Weber, Neue Gesetz- und Verordn.-Sammlung, Nördlingen 1880.
G. Döllinger, Verordnungen-Sammlung, München 1835/39.
Frdr. Frhr. von Strauß, Verordnungen-Sammlung, München 1853/54.
Allgemeines Intelligenzblatt für das Kgr. Bayern.
Gesetzblatt für das Kgr. Bayern.
Statistisches Jahrbuch für das Kgr. Bayern.
Zeitschrift des k. bayr. statistischen Bureaus 1869, 1890 bis 1895.
Beiträge zur Statistik des Kgr. Bayern, Heft 23 und 55.
Bericht des eidgenössischen Versicherungsamtes vom Jahre 1886 bis 1898.
Mitteilungen für die öffentlichen Feuerversicherungsanstalten (Brämer).
A. Ehrenzweig, Assekuranz-Jahrbuch.
" Österreichische Versicherungszeitung, Wien.
J. Neumann, Zeitschrift für Versicherungswesen, Berlin.
Kgl. preuß. statistische Zeitschrift, Berlin.
Verhandlungen der bayr. Kammer der Abgeordneten in den Jahren 1827/28, 1849/50, 1851/52, 1855/56, 1859/61, 1866/69, 1881/82, 1883/86, 1889/90, 1891/92, 1893/94, 1895, 1898, 1900.
Verhandlungen der bayr. Kammer der Reichsräte in den Jahren 1849/50, 1866/69, 1883/86, 1893/94, 1895, 1898.
Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer von Unterfranken rc. 1860.
Dr. Otto Ziegler, Denkschrift zum 25 jähr. Bestehen des Verbandes deutscher Privatfeuerversicherungsgesellschaften. Berlin 1897.
Rechenschaftsberichte des tirolischen Landesausschusses als Verwaltungsorgan der wechselseitigen tirolisch-vorarlbergischen Gebäude- und Mobiliarbrandschadenversicherungsanstalten pro 1875 f.

Hilfswerke:

J. H. L. Bergius, Polizey- und Cameralmagazin III. Bd., Wien 1786.
Hermann und Karl Brämer, Versicherungswesen, Leipzig 1894.
Emminghaus, Feuerversicherung (Handwörterbuch der Staatswissenschaften III. Bd. Jena 1892).

Denkschrift anläßlich des 100jähr. Bestehens der kgl. bayr. Brandversicherungskammer, 1899.
V. Ehrenberg, Versicherungsrecht I. Bd., Leipzig 1893.
Th. v. Hauck, Die Brandversicherungsgesetze für das Kgr. Bayern v. 3. April 1875 5. Mai 1890, München 1890. 3. Aufl., München 1900.
L. Hauff, Feuerpolizei und Feuerversicherung in Bayern, Bamberg 1866.
Chr. Stoll, Das Feuerversicherungswesen im Kgr. Bayern, München 1867.
A. Wagner, Versicherungswesen (in Schönbergs Handbuch der polit. Ökonomie) 1897.
„ Der Staat und das Versicherungswesen, Tübingen 1881.
Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bäuerliche Zustände in Deutschland Bd I.
W. Roscher, Grundlagen der Nationalökonomie.
Jul. Hopf, E. W. Arnoldi und die Feuerversicherungsbank für Deutschland, Gotha 1878.
O. Ploner, Verstaatlichung des Versicherungswesens, München 1884.
Jacobi, Beiträge zur Gesetzgebung über das Versicherungswesen. Berlin 1869.
W. Schäfer, Die Verstaatlichung des Feuerversicherungswesens, Hannover 1884.
Klang-Egger, Die genetische Entwicklung der Immobilienfeuerversicherung in Bayern, München 1898.
Jul. Hopf, Aufgaben der Gesetzgebung im Gebiete der Feuerversicherung, Berlin 1880.
Seydel, Bayrisches Staatsrecht 1. Aufl., Bd. V.
Frdr. Oegg, Die Heranziehung der Feuerversicherungsunternehmungen zu den Kosten des Feuerlöschwesens (in Schanz, Finanzarchiv 1894).
Starke, Verbrechen und Verbrecher in Preußen 1854 bis 1878, Berlin 1884.
Geschichte und Einrichtung der amtlichen Statistik im Kgr. Bayern, München 1895.
Denkschrift zur Jubelfeier des 75 jährigen Bestehens der Aachener und Münchener Feuerversicherungsgesellschaft, 1900.
G. Stüssi, Die Initiative Gujer für eine kantonale obligatorische Fahrhabeversicherung, Zürich 1879.
Bericht des Züricher Regierungsrathes an den h. Kantonsrath über die Frage der Errichtung einer allgemeinen staatlichen obligatorischen Fahrhabeversicherung, Zürich 1893.
Memorial für die ordentliche Landsgemeinde des Kantons Glarus vom Jahre 1894, Glarus 1894.
do. vom Jahre 1895.
Dr. Franz v. Zimmeter-Treuherz, Die Fonde, Anstalten und Geschäfte der Tiroler Landschaft, Innsbruck 1894.
Karl Brämer, Die Feuerversicherung im Kgr. Preußen 1891 und 1892 in der Zeitschrift des Kgl. preuß. Statist. Bureaus 1894 IV, Vierteljahrsschrift S. 253 ff.
Dr. Heinrich Schanz, Die Baugenehmigung in Bayern, München 1900.

Einleitung.

Sehen wir von einzelnen noch ganz rohen Ansätzen, die allerdings schon im Mittelalter nachweisbar sind, ab, so gehört der Ursprung der Feuerversicherung einer verhältnismäßig späten, ihre rationelle Ausbildung erst der allerneuesten Zeit an. Zu Anfang des vorigen Jahrhunderts war in Deutschland in ziemlich allgemeiner und einigermaßen genügender Weise nur für die Sicherung der Gebäude gesorgt, und zwar größtenteils durch staatliche oder kommunale Institute, welche den Namen „Brandkassen“ oder eine ähnliche Bezeichnung führten. Sie waren ihrer großen Mehrzahl nach eine Frucht des 18. Jahrhunderts, der Zeit des Polizeistaates, welcher alles, was auf Beförderung der gemeinen Wohlfahrt abzielte, als Privileg der Obrigkeit in Anspruch nahm. So waren sie auch fast immer mit Beitrittszwang ausgestattet, den man mit dem Interesse des Staates an der Verhinderung der Verarmung, dem Wiederaufbau der Häuser, der Fortzahlung der Haussteuer, ebenso mit dem Interesse der etwaigen Gutsherren oder Hypothekengläubiger rechtfertigte.

Anders lagen die Verhältnisse bezüglich der Versicherung der Mobilien. Auf sie erstreckte sich die bevormundende Fürsorge des Staates nicht; derselbe überließ es vielmehr dem einzelnen, für die Sicherung seiner Fahrhabe Sorge zu tragen. Von der Notwendigkeit einer solchen Sicherung war man aber in der großen Masse der Bevölkerung noch nicht genugsam überzeugt, und so blieb der weitaus größte Teil des beweglichen Volksvermögens unversichert.

Dazu kam, daß die Mobiliarversicherung viel größere Schwierigkeiten bot in ihrer Ausführung, als die Immobiliarbrandversicherung. Noch Bergius, Policey- und Cameralmagazin (1786), bezweifelt überhaupt die Möglichkeit einer Mobiliarfeuerversicherung.[1])

---

[1]) Bergius, Policey- und Cameralmagazin, 1786. Bd. III S. 109, Art. Feuerassekuranzanstalt § 29:

So kam es, daß selbst da, wo der Wille zu versichern vorhanden war, die Gelegenheit fehlte. In einzelnen Gegenden Deutschlands, besonders im Nordwesten, hatten sich allerdings, zum Teil schon im 17. Jahrhundert und früher, freie Vereine gebildet zur gegenseitigen Unterstützung bei Brandschäden an fahrender Habe. Dieselben umfaßten jedoch entweder lediglich die Berufs- und Standesgenossen eines bestimmten Bezirkes oder waren nur den Bewohnern desselben zugänglich. Auf jeden Fall blieben sie örtlich auf einen kleinen Umkreis beschränkt und waren infolgedessen bei größeren Unglücksfällen außer stande, genügende Entschädigung zu gewähren.[1]) Sie waren nicht geeignet, eine größere, allgemeinere Bedeutung zu erlangen.

Eine einzige, die im Jahre 1801 gegründete Mecklenburgische Mobilarversicherungsgesellschaft in Neubrandenburg, ist später zu einem Verein von mehr als lokaler Bedeutung geworden.

Selbst vereinzelte Versuche zur Errichtung gewerblicher Versicherungsgesellschaften für kaufmännische Warenversicherung scheiterten an dem Mangel an Beteiligung. (In Hamburg 1753 und 1765, in Preußen 1765.)

Die Ausbildung und weitere Verbreitung der Mobiliarversicherung wurde erst möglich durch das Entstehen der großen Privatgesellschaften. In England war es, wo man zuerst, und zwar schon zu Anfang des 18. Jahrhunderts, daran dachte, das Großkapital in den Dienst der Feuerversicherung zu stellen und diese zu einem gewinnbringenden Gewerbe zu machen.[2]) Von hier aus wurde dieselbe in Deutschland

„Man wünschet auch gemeiniglich, daß die Feuersocietäten dergestalt eingerichtet werden möchten, daß die Mobilien und die zum Gewerbe im Hause befindlichen Vorräthe und Geräthschaften zugleich mit dem Hause versichert werden könnten; und es ist gewiß, daß durch eine solche Veranstaltung dem gesammten Nahrungsstande ein sehr großer Vortheil verschaffet werden würde. Allein es ist zu bedauern, daß sich hierbey so viele Schwierigkeiten finden, die die ganze Anstalt beynahe unmöglich machen. Der sehr veränderliche Werth der Mobilien, die Veränderung selbst, so mit selbigen beständig vorgehet, die Ungewißheit bey den Vorräthen, da sie sowohl in ihrer Quantität als Qualität, bald ab- bald zunehmen, und dergleichen Umstände mehr, würden die Angabe des Werthes bey der Societät und die darnach einzurichtende Vergütung sehr schwer und unsicher machen, der vielen Unterschleife, so dabey vorgehen und zu vielen Weitläuftigkeiten Anlaß geben würden, nicht zu gedenken. . . . So viel auch bekannt ist, ist zur Zeit noch keine Feuersocietät nach diesem patriotischen Wunsche eingerichtet.“

[1]) So gab es 1814 in Preußen nur 12 Mobiliarassekuranzen, sämtlich von geringem Umfange und auf amtsbrüderlicher, zünftiger oder kommunaler Grundlage beruhend. (Jacobi, Beiträge zur Gesetzgebung über das Versicherungswesen, Berlin 1869, S. 123.)

[2]) 1710. Die Prämienanstalt „Sun-Fire-Office“.
1714. Die Gegenseitigkeitsanstalt „Union-Fire-Office“ für Häuser und Mobilien.

eingeführt, und dem englischen Beispiele verdanken wir unsere Privatfeuerversicherung.

In Deutschland waren es zuerst die Hansastädte, welche dem englischen Vorbilde folgten. Die hier gegründeten Anstalten beschränkten ihre Thätigkeit indes im allgemeinen nur auf ihren Sitz. Die erste derselben, welche Bestand hatte, und zugleich die wichtigste war die Hamburger sog. Fünfte Assekuranzkompagnie von 1779, welche lange Zeit gedieh, bis sie nach dem großen Brande von 1842 liquidieren mußte.

Ungefähr zu der Zeit der Entstehung dieser Hamburger Gesellschaft begannen auch die Engländer ihr Geschäft auf Deutschland auszudehnen. In den achtziger Jahren errichtete der Londoner „Phönix“ sein erstes Comptoir in Hamburg.

Die Situation war für ihn sehr günstig. Gerade in Handelskreisen war das Bedürfnis ein sehr dringendes geworden, das in großen Warenlagern angelegte Kapital zu versichern und somit für den Kredit eine feste Grundlage zu schaffen. Auf Kaufleute und Industrielle blieb allerdings damals auch der Hauptsache nach die Kundschaft der Versicherungsgesellschaften beschränkt.

Bei dem Mangel genügender Konkurrenz ist es nicht zu verwundern, daß die ausländischen Gesellschaften (zu den englischen hatten sich inzwischen auch einige französische ünd belgische gesellt) hohe Prämien nahmen und das kontinentale, bezw. deutsche Geschäft als eine gute Gewinnquelle betrachteten und ausbeuteten.

Die Gründung größerer Privatfeuerversicherungsgesellschaften, sowohl gewerblicher wie gegenseitiger, begann in Deutschland, abgesehen von den mißglückten Versuchen und der Hamburger Gesellschaft, erst im Jahre 1812 mit der Entstehung der Berliner Feuerversicherungsanstalt, welcher 1819 die Leipziger, 1821 die gegenseitige Feuerversicherungsbank für Deutschland zu Gotha,[1]) 1823 die Vaterländische Feuerversicherungsaktiengesellschaft in Elberfeld, 1825 die Aachener, 1826 die gegenseitige Brandversicherungsgesellschaft zu Schwedt a. O. folgte. In den dreißiger Jahren entstanden dann noch einige andere Gesellschaften, so 1836 die Bayrische in München, 1839 die Colonia in Köln u. a. m.

All diese Gesellschaften beschränkten ihre Thätigkeit zunächst auf die Versicherung von Mobilien, da ja in den meisten deutschen Gebieten für die Gebäudeversicherung der Zwang zur Beteiligung bei der betreffenden öffentlichen Landesanstalt bestand.

[1]) Ihr Gründer Ernst Wilh. Arnoldi war vorher beim Londoner Phönix versichert gewesen.

I. Abschnitt.

Geschichte der Mobiliarbrandversicherung in Bayern.

Ähnlich wie ich die Entwicklung des Feuerversicherungswesens für Deutschland im allgemeinen geschildert habe, war dieselbe auch in Bayern. Nachdem anfangs in den einzelnen Landesteilen besondere Brandversicherungsinstitute für Gebäude bestanden hatten, trat im Jahre 1811 durch die Brandversicherungsordnung vom 23. Januar eine Zentralisation ein. „Es soll nur eine Assekuranz-Anstalt für das ganze Reich sein“ hatte der König Max Joseph 1809 entschieden.[1] So wurde denn im Jahre 1811 die Brandversicherungsanstalt für die Gebietsteile rechts des Rheins ins Leben gerufen, welcher im Jahre 1817 die Brandversicherungsanstalt für die Pfalz folgte.

Der Beitritt sollte in der Regel ein freiwilliger und jeder direkte Zwang ausgeschlossen sein. Doch fanden manche Ausnahmen von diesem Grundsatze statt, und so wurde auch zu indirekten Mitteln gegriffen, um die Neigung zum Eintritt zu fördern. Die Anstalt erhielt zwar kein absolutes Monopol (dasselbe wurde erst durch das Gesetz vom 1. Juli 1834 eingeführt), aber es wurde doch bestimmt, daß niemand mit einer auswärtigen Versicherungsgesellschaft in Verbindung treten dürfe, der nicht schon der vaterländischen beigetreten sei. Es war mithin gleichzeitige Beteiligung an der bayrischen Brandversicherungsanstalt und an auswärtigen Gesellschaften gestattet.[2]

---

[1] S. Klang-Egger, Die genetische Entwicklung der Immobiliarfeuerversicherung in Bayern, München 1898, S. 69.

[2] S. Hauff, Feuerpolicei und Feuerversicherung in Bayern, Bamberg 1866, S. 2 f.

1. Kapitel.

Das Mobiliarfeuerversicherungswesen in Bayern bis zum Jahre 1834.

Für die Versicherung der beweglichen Habe, der Mobilien, bestand noch während der beiden ersten Jahrzehnte des 18. Jahrhunderts in Bayern keine inländische Gesellschaft, man war vielmehr auf ausländische Anstalten angewiesen. Wenn im allgemeinen auch die Feuerversicherung der Mobilien freigegeben war, so mußten die auswärtigen Gesellschaften doch zuvor eine königliche Erlaubnis nachgesucht und erlangt haben, um ihre Agenten in Bayern in Thätigkeit treten zu lassen.

Bis zum Jahre 1833 waren folgende Anstalten zugelassen worden:[1])

1. durch Allerhöchste Verfügung vom 22. April 1818, erlassen an die Königliche Regierung des Rezatkreises, die Londoner Phönix-Assekuranzsozietät;

2. durch Ministerialentschließung vom 31. Mai 1820, erlassen an die Regierung des Rezatkreises, die Feuerversicherungsanstalt in Leipzig;

3. durch Entschließung der Regierung des Rezatkreises vom 31. Dezember 1820 die Feuerversicherungsbank in Gotha;

4. durch Entschließung der Regierung des Oberdonaukreises vom 12. Januar 1825 die Feuerversicherungsgesellschaft in Elberfeld;

5. durch Allerhöchste Entschließung vom 17. Februar 1825, erlassen an sämmtliche Kreisregierungen, die Compagnie royale d'assurances contre l'incendie;

6. durch Entschließung der Regierung des Unterdonaukreises vom 30. Juni 1825 die österreichischen Mobiliar-Assekuranzgesellschaft;

7. durch Entschließung der Regierung des Isarkreises vom 2. Februar 1826 die Triester Feuerversicherungsanstalt;

8. durch Entschließung der Regierung des Regenkreises vom 19. Dezember 1828 die französische Phönix-Sozietät;

9. durch Entschließung der Regierung des Isarkreises vom 12. Mai 1830, jedoch ohne Bezugnahme auf eine Allerhöchste Entschließung, die französische Brandversicherungsgesellschaft Union;

10. durch Entschließung der Regierung des Isarkreises vom 20. Februar 1832 und jener des Rezatkreises vom 1. Juli 1832 die Compagnie d'assurances générale contre l'incendie.

---

[1]) S. Döllingers Verordn.-Samml. Bd. XIII, 1249.

Beim Mangel diesbezüglicher Vorschriften konnten die angeführten Gesellschaften nach Belieben in Bayern Versicherungsverträge abschließen und Versicherungsbedingungen festsetzen.

Auch ohne besondere Ermächtigung scheinen manche auswärtige Gesellschaften zu dieser Zeit ihre Agenten in Bayern haben werben lassen. Besonders das Jahr 1832 scheint in dieser Beziehung wenig Erfreuliches gebracht zu haben. „In diesem Jahre," sagt Fürst von Wallenstein, „suchte plötzlich eine Masse auswärtiger Gesellschaften Bayern mit Mobiliarversicherungs-Anerbieten heim. Es läßt sich garnicht beschreiben, welch furchtbarer Schwindel damals getrieben wurde. Der Fall war so grell, daß beinahe sämmtliche Landräthe die Regierung um rasche Hilfe anriefen gegen diesen Unfug." [1])

Die Regierung antwortete mit der Verordnung vom 30. November 1833. [2]) Die wichtigsten Punkte derselben waren folgende:

„Die von den Gesellschaften aufgestellten Geschäftsführer müssen bayrische Unterthanen sein und bedürfen der besonderen und persönlichen Ermächtigung des Staatsministeriums des Innern."

„Die Geschäftsführung jedes Einzelnen ist auf diejenigen Bezirke und Gegenstände beschränkt, welche in dem Ermächtigungsdekrete bezeichnet sind."

„Die Geschäftsführer sind verpflichtet, der Polizeibehörde die Prüfung des Versicherungsvertrages vor der Aushändigung an die Versicherten zu übertragen."

„Zuwiderhandlungen werden mit der Aufhebung der Ermächtigung bestraft."

Diese Drohung scheint jedoch keine allzu große Wirkung auf das Gebahren der ausländischen Gesellschaften ausgeübt zu haben, wie aus den Eingangsworten einer Verfügung [3]) vom 2. Oktober 1834 hervorgeht, welche lauten:

„Die auswärtigen Feuerversicherungs-Gesellschaften scheinen durchaus keine Rücksicht auf die Gesetze und Verordnungen zu nehmen, welche ihre Wirksamkeit in dem Königreiche bedingen . . ."

Es folgen dann Klagen über das Treiben von nicht bestätigten Agenten, die „bereits ihre Kühnheit und ihre Verachtung der königlichen Befehle bis zu dem Grade treiben, daß sie ihre Wirksamkeit durch öffentliche Blätter des Inlandes öffentlich kund geben".

---

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1849/50 Sten. Ber. Bd. V S. 472.

[2]) S. Döllingers Verordn.-Samml. Bd. XIII S. 1245.

[3]) S. ebenda Bd. XIII S. 1249.

2. Kapitel.

Die Zeit von 1834 bis 1845.

Das Jahr 1834 wurde für die Gestaltung des Mobiliarfeuerversicherungswesens in Bayern von einschneidender Bedeutung. War man bisher genötigt gewesen, zu ausländischen Gesellschaften seine Zuflucht zu nehmen, bot sich von jetzt an Gelegenheit zwar nicht zur Versicherung bei einer direkt inländischen, so doch immerhin bei einer von der Regierung privilegierten und als inländisch behandelten Gesellschaft. Es war dies die Aachener Feuerversicherungsgesellschaft, welche als Münchener und Aachener Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaft in Bayern eingeführt wurde.

Der Eingang der betreffenden Allerhöchsten Verordnung vom 10. Februar 1834 [1]) ist recht bemerkenswert. Er lautet:

„Längst war Unser landesväterliches Bestreben dahin gerichtet, Unserem Reiche die Wohlthat einer wohlgeordneten Mobiliar-Feuer-Versicherungs-Anstalt zuzuwenden.

Bisher scheiterte Unser Bemühen an der Nichtverfügbarkeit von Staatsmitteln und an den einer gegenseitigen Versicherung von Mobilien im Wege stehenden Hindernissen und an der Abneigung der größeren Kapitalisten, baare Fonds zu einem Aktien-Unternehmen zusammenzuschießen.

Zu um so lebhafterem Wohlgefallen gereichen Uns die von der Aachener Feuerversicherungs-Gesellschaft gestellten, von Bürgschaften gewährender Solidität und von dem Bewußtseyn der redlichsten Absichten zeugenden Anträge ꝛc.“

Von den Bedingungen, auf Grund derer die Zulassung genannter Gesellschaft in Bayern erfolgte, möchte ich folgende hervorheben: [2])

„Die Aachener Feuer-Versicherungs-Gesellschaft nimmt für alle Akte ihrer Wirksamkeit im Königreiche Bayern die Firma „Münchener und Aachener Mobiliar-Feuer-Versicherungs-Gesellschaft“ an.“ (§ 1, II.)

„Zur Statutenänderung ist Allerhöchste Genehmigung erforderlich.“ (§ 1, III.)

„Die Gesellschaft verpflichtet sich, die nach den Statuten nicht für die Aktionäre bestimmte Gewinnhälfte, deren Verwendung zu gemeinnützigen Zwecken in allen Ländern nach der Kabinetsordre Sr. Majestät des Königs von Preußen vom 17. April 1832 der Direction frei steht,

---

[1]) S. Reg.-Bl. v. J. 1834 S. 265 f.

[2]) S. ebenda S. 267.

in dem Königreiche Bayern nach dem besonderen Übereinkommen zu verwenden." (§ 1, IX.)

„Die Gesellschaft wird den inländischen Aktiengesellschaften für Mobiliar-Feuerversicherung gleichgestellt und unterliegt als solche nicht den Beschränkungen, welche für ausländische Gesellschaften gelten oder in Zukunft festgesetzt werden." (§ 2, II.)

„Solide Versicherungs-Begehren bayrischer Unterthanen dürfen nicht zurückgewiesen werden." (§ 2, Einl.)

Das Streben der bayrischen Regierung ging in der Folgezeit dahin, Bayern in Bezug auf Feuerversicherung nach Möglichkeit vom Auslande unabhängig zu machen. Ja, man entschloß sich zu energischen Maßregeln gegen ausländische Gesellschaften, indem man einigen die Konzession entzog.

„Der Grund, warum strenge eingeschritten wurde, lag in dem Auftauchen der französischen Aktiengesellschaften, welche plötzlich Bayern mit ihren Anträgen und Aufforderungen überschwemmten. Sie nahmen anfangs Versicherungen aufs Gerathewohl an, doppelte und dreifache Versicherungen wurden eingegangen, und in den ersten Brandfällen entschädigten diese Gesellschaften ohne alle Rücksicht, um eine Konkurrenz zu begründen und um sich eine günstige Meinung zu gewinnen." [1])

So erschien denn unterm 4. Februar 1836 eine Entschließung des königlichen Staatsministeriums des Innern [2]) des Inhalts:

„Seine Majestät der König haben sich aus sehr bestimmenden Gründen und im Interesse Allerhöchstihres Landes bewogen gefunden, die der Gothaer Feuerversicherungsbank und den nachbenannten französischen Versicherungsgesellschaften: Compagnie royale d'Assurances générale, Phönix und Union für das Königreich bezüglich auf Mobiliarversicherungen bisher ertheilten Ermächtigungen für die Zukunft aufzuheben."

Welcher Art diese „sehr bestimmenden Gründe" waren, habe ich schon oben ausgeführt. Bemerkenswert ist jedenfalls noch, daß unmittelbar nach dem Erscheinen eben citierter Allerhöchster Entschließung die Bayrische Hypotheken- und Wechselbank auf Grund des § 46 lit. b ihrer Bankstatuten eine Feuerversicherungsanstalt für bewegliches Eigentum auf Prämien und zu gleicher Zeit mit ihr eine Privatgesellschaft in Nürnberg eine Feuerversicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit errichtete. [3])

---

[1]) S. Verh. der K. d. Abg. 1851/52. Sten. Ber. Bd. I S. 336.

[2]) S. Döllingers Verordn.-Samml. Bd. XIII, 1253.

[3]) In der Denkschrift zur Jubelfeier des 75jährigen Bestehens der Aachener und Münchener Gesellschaft S. 21 wird die damalige Politik der bayr. Regierung folgendermaßen begründet:

Die Satzungen beider Anstalten wurden durch Allerhöchste Verordnung [1]) vom 8. September, bezw. 16. November 1836 sanktioniert.

Charakteristisch für den von der Regierung vertretenen Standpunkt ist eine Verfügung vom 31. Oktober 1836, in welcher es bezüglich der beiden inländischen Gesellschaften sowie der Münchener und Aachener Gesellschaft heißt, daß sie sämmtlichen Unterthanen Sr. königl. Majestät weit zuverlässigere Bürgschaften darböten, als dies bei irgend einer auswärtigen ähnlichen Anstalt der Fall sei.

Die Nürnberger Feuerversicherungsanstalt bestand nur kurze Zeit. Sie wurde bereits im Jahre 1839 aufgelöst und mit der Feuerversicherungsanstalt der Bayrischen Hypotheken- und Wechselbank vereinigt. [2])

Dagegen wurde durch Ministerialentschließung vom 23. Januar 1841, [3]) allerdings wohl lediglich aus Reziprozitätsgründen, die württembergische Privatfeuerversicherungsgesellschaft für ganz Bayern zugelassen.

Wenige Jahre danach faßte das königliche Ministerium des Innern

„Es war natürlich, daß die günstigen Bedingungen, unter welchen die Aachener und Münchener Gesellschaft in Bayern koncessioniert worden war, die anderen dortselbst vertretenen Gesellschaften herausfordern mußte, ihr die Nutzbarmachung dieses Abkommens nach Kräften zu erschweren. Sie begingen aber, von dieser Absicht geleitet, einen äußerst groben Fehler, indem sie die zahlreichen alten Verbindungen, welche sie im Lande besaßen, dazu benutzten, um die Stände gegen die Regierung aufzuregen und die Tendenzen des von dieser mit der Aachener und Münchener Gesellschaft geschlossenen Abkommens zu verdächtigen. Auf diesem Wege hofften sie zu erreichen, daß die Regierung ihnen die gleichen Vorteile wie der angefeindeten Gesellschaft einräumen würde. Sie hatten hierbei nicht bedacht, daß eine politische Partei sich selten einer Sache, die außerhalb ihrer Parteizwecke liegt, uneigennützig annimmt, und mußten es daher erleben, daß die liberale Opposition, in deren Reihen ihre Vertreter zu finden waren, den ihr gelieferten Stoff nicht sowohl im Interesse der Versicherungsgesellschaften verarbeiteten, sondern denselben hauptsächlich als Mittel zu Angriffen allgemeiner und politischer Art gegen die Regierung ausnutzte. Dies hatte zur Folge, daß die Regierung denjenigen Gesellschaften, welche ihr am feindseligsten gegenübergetreten waren, nämlich der Compagnie royale, der Compagnie d'assurances générale und der Gothaer Bank die Fortsetzung des Geschäftsbetriebes in Bayern gänzlich untersagte, während den andern auswärtigen Gesellschaften die Anstellung weiterer Agenten verboten wurde. Mit diesen scharfen Maßregeln war nun im Interesse der neuen einheimischen Anstalt zuviel des Guten geschehen, denn die Aachener und Münchener Gesellschaft allein konnte unmöglich alle Versicherungen übernehmen. Es trat infolgedessen vorübergehend ein wirklicher Mangel an Versicherungsgelegenheit in Bayern ein, welchem erst abgeholfen wurde, als die neuentstandene Bayrische Hypotheken- und Wechselbank eine Mobiliar-Feuer-Versicherungs-Anstalt als besondere Abtheilung einrichtete."

[1]) Reg.-Bl. v. J. 1836 S. 667 u. 741.

[2]) S. Döllingers Verordn.-Samml. Bd. XXIX, 678.

[3]) S. ebenda 688.

unterm 9. März 1845 [1]) einen ähnlichen, ja schärferen Beschluß als im Jahre 1836, indem es allen bisher in Bayern zugelassenen auswärtigen Brandversicherungsanstalten mit alleiniger Ausnahme der im Jahre 1818 zugelassenen Londoner Phönix-Sozietät und der im Jahre 1841 autorisierten Stuttgarter Privatfeuerversicherungsgesellschaft die Ermächtigung, in Bayern Versicherungen anzunehmen, entzog, während unterm 25. August desselben Jahres [1]) der k. k. privilegierten ersten Versicherungsgesellschaft in Wien die Aufnahme von Mobiliarbrandversicherungen in Niederbayern gestattet wurde.

Am Schluß des Jahres 1845 finden wir somit im Königreiche Bayern folgende Gesellschaften in Thätigkeit:

I. Inländische Gesellschaften:

1. Bayrische Hypotheken- und Wechselbank,
2. Aachener und Münchener Mobiliar-Feuerversicherungsgesellschaft.

II. Ausländische Gesellschaften:

1. Phönix-Sozietät zu London,
2. Stuttgarter Privatfeuerversicherungsgesellschaft,
3. k. k. privilegierte erste österreichische Versicherungsgesellschaft.

Von den ausländischen Gesellschaften machte übrigens die Stuttgarter keine, der Londoner Phönix nur sehr unbedeutende und die Wiener Gesellschaft lediglich auf Niederbayern beschränkte Geschäfte, so daß im großen und ganzen die gesammte Mobiliarfeuerversicherung zu dieser Zeit in den Händen der beiden inländischen Gesellschaften lag.

Die Energie, welche die bayrische Regierung in Bezug auf die Zulassung bezw. Unterdrückung von Gesellschaften bewies, bethätigte sie auch noch in anderen das Mobiliarbrandversicherungswesen berührenden Richtungen; so wendete sie sich namentlich gegen eine wie in ganz Deutschland so auch in Bayern damals herrschende Unsitte, welche auf der einen Seite eine allgemeine Einführung der Mobiliarfeuerversicherung erschwerte, auf der anderen Seite zu schädigenden Auswüchsen derselben führte. Es waren dies die sog. Brandkollekten, die trotz der verschiedensten Verbote immer noch im Schwunge waren.

In einer Verordnung des Staatsministeriums des Innern vom 14. Dezember 1834 heißt es: [2])

„Es hat sich in neuerer Zeit die Sitte gebildet, die beinahe Gesammtheit der verfügbaren Mittel der Assekurirung des Mobiliare zuzuwenden uud die nicht vorhandene oder unzulängliche Versicherung der

---

[1]) S. Döllingers Verordn.-Samml. Bd. XXIX S. 689.
[2]) S. ebenda Bd. XIII S. 1257.

Immobilien gegebenen Falles durch erbetene Collekten zu ergänzen, und dieser Umstand hat nicht nur die Collecten in einer unverhältnißmäßigen, die Gemeinden wesentlich belästigenden Weise vermehrt, sondern auch durch hohe Mobiliarversicherungen bei minder strengen Societäten die Sorglosigkeit und in deren Gefolge die Brandunglücke in der beunruhigendsten Weise gefördert ...“ „Collecten werden dieserhalb in der Regel nur in jenen Fällen gewährt werden, wo deren Schaden auf dem Wege der inländischen Versicherungsanstalten nicht vorgebeugt werden konnte.“

Diese Verfügung wurde unterm 18. November und 16. Dezember 1836 dahin verschärft, [1]) daß Brandkollekten überhaupt zu verbieten seien. „Auch solle dies fürderhin in jeder Gemeinde vierteljährlich bekannt gegeben werden.“

Wie wir später sehen werden, blieb trotz dieses direkten Verbotes das Unwesen der Brandkollekten doch noch weiterhin bestehen.

Die staatliche Überwachung der Mobiliarfeuerversicherung beschränkte sich darauf, Eingriffe in die den staatlichen Anstalten vorbehaltene Gebäudeversicherung und die oft zur Brandstiftung anreizenden Über- und Doppelversicherungen hintanzuhalten und zu beseitigen. [2])

---

3. Kapitel.

Die Zeit von 1846 bis 1880.

Charakteristisch für die nun folgende Zeit ist die Reaktion gegen die in der Epoche seit 1834 von der Regierung verfolgte Politik der Ausschließung fremder Gesellschaften. Man hatte Bayern vom Auslande unabhängig zu machen gesucht, aber es sollte sich bald zeigen, daß dieses Bestreben ein verkehrtes war, und daß sich ohne schwere Schädigung des ganzen Mobiliarversicherungswesens eine derartige Abschließung nicht auf die Dauer durchführen ließ.

Wenn auch den Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaften die Verpflichtung auferlegt war, keinerlei annehmbare Risiken bayrischer Staatsangehöriger zurückzuweisen, so wurden doch in der Bevölkerung Klagen über mangelhafte Befriedigung des Versicherungsbedürfnisses laut, die mit der geringen Anzahl der in Bayern thätigen Gesellschaften begründet wurden.

---

[1]) S. Döllingers Verordn.-Samml. Bd. XIII S. 1260/61.

[2]) Vgl. Denkschrift der bayr. Brandvers.-Anstalt 1899 S. 51.

Schon am 24. November 1839 hatte der Minister des Innern verfügt,[1]) daß die Geringfügigkeit der Versicherungssumme bei Mobiliarversicherungsanträgen kein Grund zur Zurückweisung derselben sein könne. Auf der anderen Seite hatte er unterm 16. September 1837[2]) dahin entschieden, daß es keiner inländischen Gesellschaft angesonnen werden könne, an einem Orte mehr als die verhältnismäßige Rate des Gesammtversicherungsbegehrens zu gewähren.

Soviel scheint festzustehen, daß die in Bayern bestehenden Versicherungsgesellschaften das vorhandene Bedürfnis nicht befriedigen konnten, weniger weil es ihnen am guten Willen gefehlt hätte, als vielmehr deshalb, weil sie durch Übernahme zu vieler und gehäufter Risiken ihre eigene Existenz gefährdet hätten.

Mit dem Jahre 1850 begann auch die Kammer der Abgeordneten sich mit diesem nun einmal bestehenden Notstande zu beschäftigen.[3]) Anlaß hierzu gab die Vorstellung mehrerer Einwohner von Burg und Altenkundstadt, kgl. Landgericht Weismain:[4])

„Bewirkung ihrer Aufnahme in eine Mobiliar-Feuer-Versicherungsgesellschaft, resp. Wiederzulassung nicht bayrischer Versicherungsgesellschaften zur freien Konkurrenz in Versicherungsgeschäften betreffend."

Der Ausschuß, dem die Petition zur Vorberatung übergeben war, stellte in der Sitzung vom 7. Juni 1850 den Antrag:[5])

„1. Das vorliegende Gesuch sey der königl. Staatsregierung zur Kenntnißnahme und Würdigung mitzuteilen.

2. Die königl. Staatsregierung wolle den betr. Mobiliar-Feuer-Versicherungsgesellschaften die Auflage machen, gegen bestimmte billige Prämien und sonst notwendige Kautelen kein Gesuch um Versicherung abzuweisen, — eventuell —, wenn diese Gesellschaften dieser Auflage nicht nachkommen sollten, neue Gesellschaften für den Zweck der Mobiliar-Feuer-Versicherung unter solchen Bedingungen zu autorisieren."

Die Kammer der Abgeordneten ging jedoch in Bezug auf Ziffer 2 weiter, indem sie den Antrag des Abgeordnen Kirchgeßner annahm, welcher dahin lautete:

„Die königl. Staatsregierung wolle durch Konzessionierung noch

---

[1]) S. Strauß, Verordn.-Samml. Bd. IX S. 648.

[2]) S. ebenda S. 645.

[3]) Der Vollständigkeit wegen sei noch erwähnt, daß schon im Jahre 1828 der Abgeordnete Frhr. v. Aretin gelegentlich der Beratung eines Gesetzentwurfes zur Beförderung der Landeskultur 2c. über den Mangel einer genügenden „Möbelassekuranz" in der Kammer der Abgeordneten geklagt hatte. K. d. Abg. 1828/29 Beil. Bd. XI S. 103.

[4]) K. d. Abg. 1849/50 Sten. Ber. Bd. III S. 113; Beil. Bd. III S. 722.

[5]) K. d. Abg. 1849/50 Sten. Ber. Bd. V S. 452, 470—475.

einiger solider Mobiliarassekuranz-Gesellschaften die im Interesse der Staatsangehörigen erforderliche Konkurrenz herstellen."

In dieser Fassung ging der Antrag an die Kammer der Reichsräte, [1]) welche demselben in ihrer Sitzung vom 6. Juli 1850 gegen die alleinige Stimme ihres Ausschußreferenten Freiherrn von Würtzburg ihre Zustimmung erteilte.

Der hierauf unterm 25. Juli 1850 erfolgte Landtagsabschied [2]) verbreitet sich über diesen Gegenstand folgendermaßen:

„Obgleich Wir die Konzessionierung mehrerer nichtbayrischer Mobiliar-Feuerversicherungsgesellschaften im Hinblick auf das Ergebnis der hierüber angeordneten Erhebungen als ein allgemeines und dringendes Bedürfnis nicht anzuerkennen vermögen, so haben Wir dennoch vor, dem von den Kammern deßfalls gestellten Antrage durch Zulassung einer oder der anderen bewährten auswärtigen Versicherungsgesellschaft nach Maßgabe des wirklichen Bedarfes und unter gleichzeitiger Fürsorge für eine erhöhte Kontrole bei den Mobiliar-Feuerversicherungen zu willfahren."

Wenn auch dieser Landtagsabschied die Bedürfnisfrage verneint, so muß man doch auf Grund der Kammerverhandlungen zu einer anderen Ansicht kommen. Es ist ja auch klar, daß zwei Gesellschaften — und es handelt sich zu dieser Zeit im wesentlichen nur um die beiden inländischen Gesellschaften — nicht genügen konnten, sie hätten denn in dem Maße gehäufte Risiken übernehmen und für größere Plätze so sehr die Maximalversicherungssumme überschreiten müssen, daß sie einem größeren Brandunglück nicht gewachsen gewesen wären. Dazu kam, daß die beiden Anstalten gegenseitig Rückversicherungen übernahmen, wodurch natürlich ihre Wirksamkeit noch mehr gehemmt wurde. So erklärt es sich auch, daß die beiden Anstalten selbst gegen eine Konzessionierung neuer Gesellschaften nichts einzuwenden hatten.

Ferner zeigen uns die Verhandlungen, daß die beiden inländischen Gesellschaften die Monopolstellung, die sie faktisch inne hatten, benutzten, um von den Versicherten möglichst hohe Prämien zu erlangen. [3]) Wenn

---

[1]) S. K. d. Reichsräte 1849/50 Prot. Bd. III S. 273; Beil. Bd. VI S. 467; Prot. Bd. VIII S. 193. K. d. Abg. 1849/50 Sten. Ber. Bd. VI S. 301.

[2]) S. K. d. Abg. 1849/50 Prot. Bd. S. 213 § 42. (Ges.-Blatt v. 1849/50 S. 275.)

[3]) Die Münchener und Aachener Gesellschaft hatte im Jahre

1843	einen	Überschuß	von	96 000	Thalern,
1844	„	„	„	108 000	„
1845	„	„	„	120 000	„
1846	„	„	„	126 000	„
1847	„	„	„	150 000	„
1848	„	„	„	180 000	„

man auch die betreffenden Äußerungen in der Kammer mit Vorsicht aufnehmen muß, so mag immerhin die Behauptung wahr sein, daß dieselben den Ausländern billigere Prämien gewährten als den Inländern eben deshalb, weil sie im Auslande mit der Konkurrenz zu kämpfen hatten. [1])

Noch ehe die Zusage des Landtagsabschiedes in Erfüllung ging, stellte der Abgeordnete Dr. Arnheim beim Landtage des Jahres 1851 unterm 24. März im speziellen Auftrage des Handels- und Fabrikrates seines Wahlbezirkes, der Stadt Hof und Umgebung, den Antrag: [2])

„Hohe Kammer wolle an Seine Majestät den König die ehrerbietige Bitte um Zulassung der Feuerversicherungsbank für Deutschland in Gotha zur Annahme von Mobiliarversicherungen in Bayern beschließen.“

Dr. Arnheim begründete seinen Antrag mit dem vorhandenen Bedürfnis, mit dem willkürlichen Vorgehen der beiden bestehenden Anstalten auf der einen, der Beliebtheit und dem koulanten Entgegenkommen der Gothaer Anstalt auf der anderen Seite, zumal diese auch noch den Vorzug größerer Billigkeit und Sicherheit für sich habe.

Der Ausschuß, dem der Antrag überwiesen wurde, vertrat jedoch die Ansicht, [3]) „daß es weder Aufgabe des Ausschusses noch der Kammer sein könne, die Solidität der Gothaer Feuerversicherungsbank, ihre Fonds und ihre Statuten zu prüfen, noch überhaupt auf Grund solcher Prüfung eine Bitte auf Zulassung einer speciellen Gesellschaft an den Thron zu bringen, sondern daß die Frage über die Zulässigkeit dieser wie jeder andern Mobiliar-Brandversicherungs-Gesellschaft als Regierungsgegenstand lediglich der Würdigung und Entscheidung der Staatsregierung zu überlassen sei.“

Er empfahl deshalb der Kammer der Abgeordneten, lediglich zu beschließen:

„es sey an die kgl. Staatsregierung unter Mitteilung der Vorstellung des Abg. Arnheim auf Zulassung der Feuerversicherungsbank in Gotha zur Annahme von Versicherungen auf Mobiliar in Bayern

---

[1]) Wenn der Abg. Dr. Arnheim im Jahre 1861 in der Kammer der Abgeordneten behauptete, daß die Münchener und Aachener Gesellschaft und die Hypotheken- und Wechselbank z. B. in Berlin, Potsdam, Frankfurt in der Regel zu $^3/_4$, auch $^2/_3$ ‰ versicherten, während in der Regel in München, Nürnberg ꝛc. $1^1/_4$ und $1^1/_2$ ‰ bezahlt werden müßten und der Satz von 1 ‰ nur für die besten Risiken bewilligt würde, so vergißt er, zunächst eine feste Grundlage für einen derartigen Vergleich zu schaffen. Die Zahlen mögen ja stimmen, aber es ist nicht erwiesen, ob nicht die Risiken in München und Nürnberg die schlechteren waren und ob nicht die Berliner Feuerwehr z. B. damals die besser organisierte war.

S. K. d. Abg. 1859/61 Sten. Ber. Bd. IV S. 104.

[2]) S. K. d. Abg. 1851/52 Sten. Ber. Bd. I S. 259.

[3]) S. ebenda Beil. Bd. I S. 441/42.

der Wunsch auszusprechen, die im Landtagsabschied von 25. Juli v. J. zugesicherte Zulassung der einen oder andern bewährten ausländischen Mobilar-Versicherungs-Gesellschaft nach Maßgabe des wirklichen Bedürfnisses ins Leben treten zu lassen."

Dieser Beschluß wurde denn auch in der Sitzung vom 24. April 1851 von der Kammer der Abgeordneten gefaßt und von der Kammer der Reichsräte bestätigt.[1])

Ungefähr 5 Monate später, in der Sitzung vom 6. November 1851,[2]) richtete derselbe Abg. Dr. Arnheim eine Interpellation an das königliche Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten des Inhalts:

„1. Hat das königl. Staatsministerium seitdem eine solche Zulassung einer auswärtigen Mobiliarversicherungsgesellschaft bewilligt und welcher?

2. Wenn nicht, — will das königl. Staatsministerium diesen von beiden Kammern wiederholt ausgesprochenen Wunsch überhaupt endlich erfüllen?

3. Gedenkt das königl. Staatsministerium dem in den fränkischen Gebietsteilen lebhaft sich kundgebenden Wunsche zu entsprechen, daß neben den beiden mit Monopol versehenen, Gewinn intendirenden Aktienversicherungsanstalten auch eine auf Gegenseitigkeit gegründete Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaft zugelassen werde?"

Am 15. November 1851 wurde diese Interpellation vom Ministerpräsidenten Dr. v. d. Pfordten beantwortet,[3]) wobei derselbe ausführte, daß eine größere Konkurrenz zu übermäßigen Versicherungen und Vermehrung von Bränden führe, und daß die Behörden, welche mit ihrem Gutachten gehört worden seien, größtenteils sich gegen weitere Konkurrenz sowie dafür ausgesprochen hätten, daß vor der Zulassung weiterer Gesellschaften Garantieen gegen den Mißbrauch gegeben werden müßten. Gegenwärtig sei das Ministerium mit der Aufstellung von Bestimmungen beschäftigt, welche solche Garantieen bieten könnten.

Im Übrigen erwiderte der Landtagsabschied vom 28. Mai 1852[4]) auf den oben erwähnten Antrag lediglich durch Hinweisung auf den Landtagsabschied vom 25. Juli 1850.

Schon unterm 5. November 1850 hatte das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten eine Anfrage an die Handels-

---

[1]) S. K. d. Abg. 1851/52 Sten. Ber. Bd. I S. 333 bis 338, 674.
[2]) S. ebenda Bd. II S. 154.
[3]) S. ebenda Bd. II S. 182.
[4]) S. ebenda Prot. Bd. S. 154.

kammern und die Handels-, Fabrik- und Gewerberäte gerichtet,[1] ob durch Zulassung folgender Gesellschaften „die Befriedigung des fraglichen Versicherungsbedürfnisses auch in Ansehung der Interessen des Handels, der Fabriken und Gewerbe zu erwarten sein dürfe". Es waren dies:

1. die Versicherungsgesellschaft „Colonia" zu Cöln,
2. die (ältere) Feuerversicherungsanstalt zu Leipzig,
3. die k. k. privilegierte 1. österreichische Versicherungsgesellschaft zu Wien,
4. der adriatische Versicherungsverein (k. k. priv. Riunione Adriatica di sicurta) in Triest.

In demselben Rundschreiben wird der Gothaer Feuerversicherungsbank der Vorwurf gemacht, daß sie „ausschließlich oder doch größtenteils nur in bedeutenderen wohlgebauten Städten versichere", während darauf Bedacht zu nehmen sei, daß die etwa zu konzessionierenden Gesellschaften auch das flache Land berücksichtigten.

Die eingelaufenen Antworten scheinen nicht zu gunsten sämtlicher vorgeschlagenen Anstalten ausgefallen zu sein, da von ihnen nur die Leipziger Feuerversicherungsanstalt im Jahre 1853 und die k. k. priv. 1. Versicherungsgesellschaft im Jahre 1854 konzessioniert wurden,[2] und zwar letztere jetzt für das ganze Land, während sie im Jahre 1845 nur für Niederbayern zugelassen war.

Ferner erhielten die Erlaubnis, in Bayern in Wirksamkeit zu treten:

1. die Elberfelder Feuerversicherungsgesellschaft im Jahre 1853,
2. die Berliner Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaft im Jahre 1860.

Für die Pfalz wurde außerdem noch der deutsche Phönix in Frankfurt a. M. im Jahre 1861 zugelassen.

Daß die Gothaer Anstalt nicht zugelassen wurde, glaubte der schon mehrfach erwähnte Abg. Dr. Arnheim Intriguen der Hypotheken- und Wechselbank zuschreiben zu müssen, ein Standpunkt, der jedoch vom Ministerpräsidenten in der Sitzung vom 10. April 1856 als entschieden falsch bezeichnet wurde.[3]

Im ganzen waren also jetzt 8 Gesellschaften in Bayern zugelassen, die sich jedoch in der That auf 6 reduzierten.[4] Die Stuttgarter Gesellschaft hatte nämlich gar keine Agenten in Bayern aufgestellt und ließ sich auf Versicherungen in Bayern nicht ein. Ähnliches galt vom

[1] S. Strauß, Verordn.-Samml. Bd. IX S. 689.
[2] S. K. d. Abg. 1859/61 Beil. Bd. VII S. 340.
[3] S. K. d. Abg. 1855/56 Sten. Ber. Bd. II S. 528, 531.
[4] Es waren zu dieser Zeit zugelassen: in Hannover 14, in Sachsen 20, in Württemberg 12, in Oldenburg 21, in Baden 11 Anstalten.

Londoner Phönix, welcher sich, abgesehen von einigen kaum nennenswerten Versicherungen im Pfalzkreise, jeder Übernahme von Versicherungen im diesseitigen Bayern enthielt.

Erwähnen muß ich hier noch das Gesetz vom 28. Mai 1852, die Feuerversicherungsanstalt für Gebäude diesseits des Rheines betreffend.[1]) Wie dasselbe für die Immobiliarversicherung eine Reihe wesentlicher Neuerungen brachte (ich erinnere nur an die Festsetzung bestimmter Normen für die Gebäudeschätzung, Aufstellung von Brandversicherungsinspektoren, Wahl von Brandversicherungsausschüssen durch die Gemeindebehörden), ist es auch für die Mobiliarversicherung von Bedeutung geworden, da nach Artikel 7 desselben Fabrik- und sonstige derartige Werke, welche mit dem Gebäude selbst zusammenhängen und aus demselben im Augenblick der Gefahr nicht ohne Zerstörung oder wesentliche Beschädigung an einen anderen Ort gebracht werden können, in den Kreisen diesseits des Rheines bei der Gebäudebrandversicherungsanstalt mit versichert werden können.

Um bei der durch die Zulassung neuer Gesellschaften geschaffenen stärkeren Konkurrenz Unzukömmlichkeiten zu verhindern, wurden die Kontrollvorschriften verschärft, und zwar durch das soeben genannte Gesetz vom 28. Mai 1852 sowie zwei Verordnungen vom 27. Juli 1853,[2]) die Kontrolle der Mobiliarfeuerversicherungen betreffend.

Die Prüfung der Versicherungsverträge vor ihrer Hinausgabe an die Versicherten wurde den Bürgermeistern, in größeren Städten den Distriktsvorstehern, bezw. den Distriktsbehörden übertragen.

Bei Beanstandung der Versicherungssumme hatte eine Schätzungskommission den Wert der zu versichernden Mobilien festzusetzen.

Die Kreisregierungen wurden ermächtigt, im Falle begründeten Verdachts eines bedrohlichen Mißbrauches der Mobiliarversicherungen das zulässige Maximum jeder neu abzuschließenden oder zu verlängernden Mobiliar-Feuerversicherung bis zu zwei Drittel des festgestellten Wertes der Versicherungsgegenstände in den bedrohten Orten oder Bezirken auf die Dauer des Erfordernisses und vorbehaltlich des Rekurses festzusetzen.

Die gänzliche oder teilweise Versicherung der Mobilien bei verschiedenen Gesellschaften wurde untersagt, eine teilweise Versicherung dieser Art aber ausnahmsweise dann gestattet, wenn eine Gesellschaft die Gefahr der Gesammtversicherung wegen der Größe der Wertsumme nicht übernehmen zu können erklären sollte.

Das Ausbieten von Versicherungen auf dem Wege des Hausierens

---

[1]) S. Strauß, Verordn.-Samml. Bd. IX S. 510.

[2]) S. ebenda S. 681 ff., 690 ff.

sowie der Betrieb der Versicherungsgeschäfte durch nicht bestätigte Agenten oder durch sog. Unteragenten und Zwischenhändler wurde ausdrücklich verboten.

Eine möglichst allgemeine Befriedigung des Versicherungsbedürfnisses sollte § VI der Verordnung vom 27. Juli 1853 sichern, welcher lautete:

„Die in Bayern zugelassenen auswärtigen Mobiliar-Feuerversicherungs-Gesellschaften dürfen solide, den Voraussetzungen ihrer Versicherungs-Bedingungen entsprechende Versicherungs-Begehren bayr. Staatsangehöriger nicht zurückweisen.

Damit dem Bedürfnisse der Letzteren überall vollständig abgeholfen werde, ist das Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten befugt, diese Gesellschaften erforderlichen Falls zur Errichtung von Agenturen in jenen Bezirken anzuhalten, in denen das vorhandene Versicherungsbedürfnis von den inländischen Assekuranz-Anstalten nicht gänzlich befriedigt zu werden vermag."

Diesem Streben der Regierung, nach Möglichkeit die Gelegenheit zur Versicherung zu bieten, entsprach das andere, jeden zur Versicherung seiner Fahrhabe zu veranlassen. Man versuchte dies vor allem durch abermaliges ausdrückliches Verbot der Brandkollekten, von welchen eine Verordnung vom 17. Juli 1852 [1]) sagt, daß „die zu geringe oder gänzlich unterlassene Brandversicherung der Gebäude und der beweglichen Habe als ein Brandkollekten-Gesuche unterstützender Grund nicht gelten könne, daß vielmehr diese Unterlassung die Gewährung solcher Gesuche selbst in jenen ungewöhnlichen Fällen erschwere, wo ausnahmsweise die Bewilligung einer Brandkollekte nicht unzulässig wäre".

Die bis zum Jahre 1861 in Bayern zugelassenen Gesellschaften scheinen in der Hauptsache — ganz verstummen ja die Klagen nie — für die Versicherung von gewöhnlichem Hausmobiliar und kleineren Warenlagern genügt zu haben. Schwieriger war es dagegen für die Inhaber großer Warenlager und insbesondere Besitzer von Fabriken, ausreichende Versicherung für ihre Mobilien zu finden.

So klagen namentlich die Gewerbe- und Handelskammern von Oberfranken sowie von Unterfranken und Aschaffenburg in ihren Jahresberichten hierüber. Im Jahre 1860 schrieb man z. B. [2]):

„Mit Bedauern müssen wir aussprechen, daß unsere bayrischen Versicherungsanstalten, sowohl die München-Achener, als auch jene der Hypotheken- und Wechselbank, wie es scheint, grundsätzlich die Fabrikanten zwingen, ihre Assekuranz außerhalb Bayerns zu bethätigen.

---

[1]) S. Strauß, Verordn.-Samml. Bd. IX S. 696.

[2]) S. Jahresbericht v. J. 1860 der Handels- und Gewerbekammer von Unterfranken ꝛc. S. 29/30.

Die bayrischen Fabrikbesitzer würden gewiß vorzugsweise in ihrem Vaterlande solche Versicherungen eingehen, allein man bereitet ihnen von Seite der genannten Assekuranz-Anstalten nicht nur mannigfache Schwierigkeiten, sondern man nöthigt sie auch, theils durch zu hohe Prämien, theils durch Weigerung der Assekuranz, dieselben zu umgehen.

Wir wagen, Euere Königliche Majestät allerunterthänigst um mögliche Abstellung dieser Mißstände zu bitten, und fügen den Wunsch noch bei, allergnädigst Versicherungs-Anstalten zu genehmigen, welche zur Zeit den Fabrikanten es möglich machen, billigere oder überhaupt Versicherungen zu bewirken.

Unter solche Anstalten gehört die Gothaer Gesellschaft, welche vor längeren Jahren, auf Grund ihrer Gegenseitigkeit, in Bayern verboten wurde.

Da indessen kurz nachher in Nürnberg eine derartige, auf Gegenseitigkeit beruhende Anstalt concessioniert wurde, so liegt jener Grund des Verbotes nicht mehr vor."

Diese allerdings vorhandene Notlage, die zum großen Teile darin ihren Grund hatte, daß die in Bayern thätigen Gesellschaften sich durch gegenseitige Annahme von Rückversicherungen ihren Wirkungskreis sehr beschränkten, veranlaßte den Abgeordneten Dr. Arnheim zu einer erneuten Interpellation, die von einer größeren Anzahl Mitglieder unterstützt wurde und in der Sitzung vom 21. August 1861 zur Sprache kam.[1])

Ihr Wortlaut war:

„1. Hat das k. Staatsministerium von den Mißständen, welche hinsichtlich der Versicherung gewisser Mobiliarobjekte gegen Feuersgefahr bestehen, Kenntnis genommen?

2. Gedenkt dasselbe, diesen Mißständen durch Zulassung von weiteren Mobiliarversicherungsanstalten und insbesondere der auf Gegenseitigkeit gegründeten Gothaer Anstalt abzuhelfen?

3. Ist das k. Staatsministerium nicht wenigstens geneigt, den industriellen Gebietsteilen Bayerns und insbesondere den drei fränkischen Provinzen die Wohlthat der Versicherungserleichterung durch Zulassung weiterer Versicherungsgesellschaften und womöglich der Gothaer Bank zu gewähren?"

In seiner Erwiderung gab der königliche Staatsminister des Handels und der öffentlichen Arbeiten Frhr. v. Schrenck zu, daß derartige Mißstände vorhanden seien. Er wies aber darauf hin, daß neuerdings die Berliner Feuerversicherungsgesellschaft für das ganze Land und der deutsche Phönix in Frankfurt für die Pfalz zugelassen sei, daß man

---

[1]) S. K. d. Abg. 1859/61 Sten. Ber. Bd. II S. 413 bis 418.

also zunächst den Erfolg dieser beiden Anstalten abwarten müsse, bevor man zu neuen Zulassungen schritte.

Diese Erklärung scheint jedoch dem Abg. Dr. Arnheim nicht genügt zu haben, denn unterm 15. September desselben Jahres 1861 brachte er bereits einen Antrag [1]) ein dahin lautend, an die Krone die Bitte zu bringen:

„1. Den Mißständen im Mobiliar-Feuerversicherungswesen durch Zulassung von weiteren Mobiliar-Feuerversicherungsanstalten und

2. wo thunlich, durch Zulassung der auf Gegenseitigkeit gegründeten Feuerversicherungsbank in Gotha abzuhelfen."

Der zweite, speziellere Wunsch wurde später in der Sitzung vom 24. Oktober 1861 vom Antragsteller zurückgezogen. Trotzdem versagte die Kammer der Abgeordneten ihre Zustimmung. Sie nahm vielmehr den Antrag ihres Ausschusses an: [2])

„Es sei der Antrag des Dr. Arnheim vom 15. April l. Js., die Zulassung auswärtiger Mobiliarfeuerversicherungs-Gesellschaften betr., dem k. Staatsministerium zur entsprechenden Würdigung und Prüfung, sowie zur Abstellung allenfallsiger im Mobiliar-Feuerversicherungswesen sich hiernach ergebender Mißstände hinüber zu geben."

Der Ausschuß war der Ansicht, er vermöge keineswegs ohne weiteres die Frage zu entscheiden, ob der etwa vorhandene Notstand seinen letzten Grund habe in einer zu geringen Anzahl der zugelassenen Feuerversicherungsanstalten oder vielmehr in den hohen Anforderungen die von den Mobilienbesitzern an die Anstalten gestellt würden. Er hielt es außerdem auch für nicht unmöglich, dem Notstande durch strenge Handhabung der Verordnungen vom 27. Juli 1853 zu begegnen.

In der zuletzt erwähnten Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 24. Oktober 1861 war außerdem die Klage laut geworden, daß die Mobiliarfeuerversicherung immer noch nicht populär genug sei, besonders nicht in ländlichen Kreisen, welche immer noch mit einer gewissen Gleichgültigkeit der Versicherung ihres Mobiliars gegenüberständen. Es ist dies ja auch nicht zu verwundern, ist es doch eine bekannte Thatsache, daß die Bewohner des platten Landes nicht leicht zu einer für sie noch so vorteilhaften Neuerung, besonders wenn deren Annahme Geld kostet, zu bewegen sind, wenn man ihnen nicht die Vorteile auf das Lebhafteste vor Augen stellt und ihnen die Sache dadurch bequem macht, daß man ihnen soweit als möglich entgegenkommt. [3]) Aber eben dies Entgegenkommen wurde wesentlich erschwert

---

[1]) S. K. d. Abg. 1859/61 Sten. Ber. Bd. III S. 36; Bd. IV S. 69; Bd. IV S. 103 bis 117.

[2]) S. ebenda Beil. Bd. III S. 339.

[3]) Recht interessant dürfte es sein und bezeichnend für das zähe Festhalten

durch das Verbot des Ausbietens von Versicherungen im Wege des Hausierens.

Dies Verbot (vom 27. Juli 1853) veranlaßte den Abgeordneten Dr. Edel am 14. September 1863 zu der Interpellation: [1])

„Gedenkt die k. Staatsregierung gegenüber so ungenügender Benützung der autorisierten Mobiliar-Brandversicherungsunternehmungen die Bestimmungen des § IX der Verordnung vom 27. Juli 1853 noch ferner fortbestehen zu lassen?"

Er wurde jedoch vom königl. Staatsministerien des Handels und der öffentlichen Arbeiten vertröstet mit dem Hinweise darauf, daß erst nähere Erhebungen hierüber angestellt werden müßten, bevor man an die Aufhebung des Verbotes gehen könne.

Vom Jahre 1861 an wurde übrigens die Regierung, der freiheitlichen Zeitströmung folgend und mit Rücksicht auf den wiederholt ausgesprochenen Wunsch der Kammern in der Zulassung der Versicherungsgesellschaften liberaler. Ja, man könnte jetzt fast sagen, sie wurde zu liberal, da die Kontrolle des Mobiliarfeuerversicherungswesens nicht genügend war und eine allzu freie Konkurrenz ohne Kontrolle ein Unding ist und weder im Interesse der Versicherungsnehmer noch der Versicherungsgeber liegt.

Während bis zu diesem Jahre 1861 nur 8 Gesellschaften zugelassen waren, von denen jedoch nur 6 in Thätigkeit waren, wurden jetzt weitere 15 zugelassen, von denen eine allerdings verzichtete. [2])

Es waren dies:

1. Colonia Kölnische Feuer-Versicherungs-A.-G., 1861.
2. Gothaer Feuerversicherungsbank für Deutschland, Gotha. 1862.
3. Azienda assec. in Triest, 1862.

---

bäuerlicher Bevölkerungen an alten Einrichtungen, was Prof. Dr. Hrch. Ranke in München schreibt über die Zustände in den Dörfern Oberbiberg, Dingharting und Straßlach (auf der sog. Münchener Hochebene):

„Außer der staatlichen Brandversicherung für Gebäude macht der Bauer hier von anderer Versicherungsarten nur wenig Gebrauch. Bei Brandschäden ist eine ausgiebige Unterstützung des Beschädigten durch die Nachbarn allgemeine, schöne Sitte. Alles Material zum Neubau wird von den Nachbarn ohne Entgelt herbeigefahren, sodaß dem Beschädigten für Fuhrlohn keine Ausgaben erwachsen. Aber auch ein Teil des Baumaterials selbst, besonders Holz, wird vielfach unentgeltlich geliefert. Die Viehstücke des Abgebrannten werden unter die Nachbarn verteilt und während der Dauer des Neubaues unentgeltlich gefüttert. Diese oft geradezu großartige nachbarliche Unterstützung eines Abgebrannten macht auf mich den Eindruck einer in der Tradition noch fortlebenden alten Organisation."

S. Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bäuerliche Zustände in Deutschland, Bd. I 1883 S. 277.

[1]) K. d. Abg. 1863/65 Sten. Ber. Bd. I, S. 298/99.

[2]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1866/68 Beil. Bd. IV S. 539.

4. Magdeburger Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Magdeburg, 1862.
5. Gladbacher Feuer-Versicherungs-A.-G., München-Gladbach, 1863.
6. Rheinische Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Mainz, 1864.
7. Helvetia, Schweizerische Feuer-Vers.-Gesellschaft, St. Gallen, 1864.
8. Providentia, Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft, Frankfurt 1864.
9. Basler Vers.-Gesellschaft gegen Feuerschaden in Basel, 1865.
10. Deutsche Feuerversicherungs-A.-G. in Berlin, 1865.
11. Schlesische Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Breslau, 1865.
12. Pommersche Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, 1865, (hat verzichtet).
13. Thuringia, Versicherungs-Gesellschaft, Erfurt, 1865.
14. Preußische National-Versicherungs-Gesellschaft, Stettin, 1865.
15. Preußische Feuer-Versicherungs-A.-G., Berlin, 1867.

Zu diesen gesellte sich noch eine inländische Gesellschaft, die Deutsche Feuerversicherungsgesellschaft auf Gegenseitigkeit, anfänglich in Ludwigshafen, später in Nürnberg domiziliert, der unterm 20. April 1863 die Genehmigung zum Geschäftsbetrieb erteilt wurde, die aber schon im Jahre 1868 nach allerlei unsauberen Manipulationen in Liquidation treten mußte. [1])

Ein ähnliches Schicksal ereilte auch die 1845 konzessionierte „Erste österreichische Versicherungsgesellschaft in Wien," welche sich im Jahre 1866 auflöste und ihr bayrisches Geschäft der Magdeburger Gesellschaft übertrug [2])

Die nachteiligen Folgen der eben erwähnten plötzlichen Zulassung so vieler neuer Gesellschaften machten sich bald bemerkbar, und zwar in der eklatanten Zunahme der Brände. Wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht, hatten sich vom Erscheinen des Immobiliar-Brandversicherungsgesetzes vom 28. Mai 1852 an die Brandfälle diesseits des Rheins konstant vermindert, und zwar war ihre Zahl von 822 im Jahre 1851/52 auf 495 im Jahre 1859/60 gesunken.

Die Ursache ist offenbar der Hauptsache nach in der strengen Kontrolle der Einschätzungen und Schadenserhebungen durch Vermittlung der Brandversicherungsinspektoren zu suchen, wodurch Spekulationsbrände von Gebäuden als nicht mehr rentabel angesehen wurden. [3]) Vom Jahre 1860/61 an erhöhte sich die Zahl der Brände und stieg von Jahr zu Jahr, bis sie 1866/67 die ganz erhebliche Höhe von 1266 erreichte.

---

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1866/69 Sten. Ber. Bd. V S. 186 u. 487.
[2]) S. ebenda Bd. V S. 199/200; Bd. VI S. 55 f., 58.
[3]) S. ebenda Bd. III S. 336; Beil. Bd. IV S. 537.

Die Zahl der Brandfälle betrug [1]) im Jahre

1851/52	822
1852/53	695
1853/54	684
1854/55	688
1855/56	609
1856/57	552
1857/58	518
1858/59	490
1859/60	495
1860/61	504
1861/62	547
1862/63	615
1863/64	643
1864/65	804
1865/66	861
1866/67	1266

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß diese enorme Vermehrung der Brände zum großen Teile auf gewissenlose Spekulation mit der Mobiliarfeuerversicherung, d. h. auf die betrügerische Ausnützung von Über= und Doppelversicherungen, zurückzuführen ist, die durch die große Zahl der zugelassenen Gesellschaften sehr erleichtert wurde.

Eine schärfere Kontrolle hatte man bereits in den Jahren 1852/53 angestrebt (s. S. 17). Nach der Allerhöchsten Verordnung vom 10. Februar 1865 wurde sie durch die Ortspolizeibehörde (Gemeindevorsteher) ausgeübt, war aber ziemlich unverlässig und unzureichend. [2]) Es fehlte an sachkundigen, unabhängigen Kontrollorganen, wie es die Brandversicherungsinspektoren im diesrheinischen Bayern für die Immobiliarversicherungen waren.

Ihnen gedachte man denn auch die Kontrolle der Mobiliarversicherungen zu übertragen. [3]) „Sie sollten mit Benützung ihrer ordentlichen Dienstesreisen und je nach Erforderniß mittels Offizial=Mission die Mobiliar=Feuerversicherungen, namentlich in den gefährlichsten Bezirken, überwachen und über wahrgenommene Über= und Doppelversicherungen dem Bezirksamte Anzeige erstatten und dabei schleunigste Untersuchung provozieren."

Einen diesbezüglichen Antrag stellte am 1. Mai 1868 bei Beratung des Finanzgesetzentwurfes für die Periode 1868/69 im Namen des Ausschusses der Abg. Neuffer. Er lautete:

---

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1866/68 Sten. Ber. Beil. Bd. IV S. 539.

[2]) S. Reg.=Bl. v. 1865 S. 193 bis 222.

[3]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1866/68 Beil. Bd. IV S. 536/38; Sten. Ber. Bd. V S. 535/36.

„Se. Majestät der König möchte allergnädigst zu genehmigen geruhen:

1. daß zur dringend gebotenen Verstärkung der Kontrolle der Mobiliar-Feuerversicherungen diesseits des Rheines die Mitwirkung der Brandversicherungs-Inspektoren, unbeschadet ihrer eigentlichen Dienstaufgabe, in Anspruch genommen, daß

2. behufs der Gewinnung der Mittel für die Remunerierung dieser außerordentlichen Diensteslеistungen, sowie für die Bestellung einer ähnlichen Kontrolle in der Pfalz den Mobiliar-Feuerversicherungsgesellschaften, soweit thunlich, ein angemessener Conkurrenzbeitrag [1]) auferlegt, daß endlich

3. eventuell zur Ergänzung des bezüglichen Bedarfes diesseits des Rheines ein Aversalzuschuß bis zu dem Maximalbetrage von 10 000 fl. von der Immobiliar-Feuerversicherungs-Anstalt je nach Bedarf in jedem Jahre geleistet werde."

Nachdem der Antrag von der Kammer der Abgeordneten sowie von der der Reichsräte [2]) angenommen war, wurde er laut Landtagsabschied vom 29. April 1869 [3]) vom Könige genehmigt.

Einige Jahre später wurde ferner die Verordnung vom 10. Februar 1865, die Mobiliarfeuerversicherungen betr., einer Revision unterzogen und durch eine neue Allerhöchste Verordnung vom 11. September 1872 [4]) ersetzt.

Soweit die neuen Vorschriften sich auf die Versicherungskontrolle beziehen, ordnen sie an, daß von dem Abschluß eines jeden Versicherungsvertrages, sowie von der Festsetzung einer jeden Brandentschädigung der Ortspolizeibehörde, in deren Bezirk die Versicherungsgegenstände sich befinden, durch den Generalbevollmächtigten oder durch den Agenten, welcher das betr. Geschäft vermittelt hat, innerhalb der nächsten 8 Tage Anzeige zu erstatten ist (§ 10) unter gleichzeitiger Vorlegung eines vollständigen Auszuges aus dem Vormerkungsbuche des Agenten (§ 11). Über den Inhalt dieses Vormerkungsbuches bestimmt § 13 der Verordnung, daß es mit folgenden Rubriken geführt werden müsse:

1. Nummer des Versicherungsantrages,
2. Name, Stand und Wohnort nebst Hausnummer des Versicherten,
3. Gegenstände der Versicherung nach Gattungen,
4. Betrag der Versicherungssumme,

---

[1]) Bezüglich der von den Gesellschaften zu erhebenden Konkurrenzbeiträge hatte bereits eine der bedeutenderen auswärtigen Gesellschaften eine Abgabe von 1‰ der Brutto-Einnahme an bayr. Vers.-Prämien zu diesem Zwecke angeboten.

[2]) S. Verh. d. K. d. R. 1866/68 Bd. V S. 529.

[3]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1866/69 Prot. Bd. S. 348.

[4]) S. Reg.-Blatt v. 19. Sept. 1872.

5. Anfang und Ende der Versicherung oder Prolongation,
6. Bemerkungen.

Sind die Gegenstände teilweise noch anderweitig versichert, so sind diesbezügliche Angaben in der Kolumne 6 jederzeit vollständig aufzunehmen.

Nach diesen Vorschriften hatte die Ortspolizeibehörde bei jedesmaliger Anzeige eines Versicherungsabschlusses die Versicherung selbst genau zu prüfen. Sie hatte das Recht, von den versicherten Gegenständen zu jeder Zeit Einsicht zu nehmen oder die Einsichtnahme durch den Brandversicherungsinspektor zu veranlassen (§ 11). Die Anzeigen über Versicherungsverträge mußte die Ortspolizeibehörde zur Einsichtnahme für den Brandversicherungsinspektor stets bereit halten, welcher sich auch da, wo eine Überversicherung zu befürchten war, von dem Werte der versicherten Gegenstände persönlich zu überzeugen hatte (§ 12).

„Um jedoch die Brandversicherungsinspektoren durch ihre Mitwirkung nicht zu sehr von ihrer eigentlichen Dienstaufgabe abzuziehen, wurde ihre Beteiligung hieran durch die Ministerial-Entschließung vom 2. Oktober 1872, welche das bei der Berichtigung und Einwertung der Mobilien zu beobachtende Verfahren vorschreibt, auf die Untersuchung der Geschäftsführung der Versicherungsagenten, auf die Feststellung etwaiger Doppelversicherungen und auf die Prüfung der Versicherungssummen gegenüber dem wirklichen Werte der versicherten Gegenstände beschränkt.“ [1])

Konstatierten die Inspektoren hierbei Unregelmäßigkeiten in der Geschäftsführung der Agenten sowie Über- und Doppelversicherungen, so hatten sie hiervon der Distriktspolizeibehörde Mitteilung zu machen.

In der Folgezeit wurde, wie gleich hier bemerkt sein mag, die Mitwirkung dieser Inspektoren noch weiter abgeschwächt.

Art. 85 des Brandversicherungsgesetzes vom 3. April 1875 [2]) bestimmt, daß die Brandversicherungsinspektoren nur noch bei der polizeilichen Kontrolle der Mobiliarfeuerversicherungen bezüglich der bei der Anstalt versicherbaren Zugehörungen mitzuwirken haben. Die früheren weiter gehenden Kontrollbefugnisse kommen nunmehr wieder lediglich den Orts- und Distriktspolizeibehörden zu, wie dies in der Ministerialentschließung vom 29. Dezember 1885 ausgesprochen ist.

Diese bestimmt jedoch, daß die Brandversicherungsinspektoren auch fernerhin der Polizeibehörde in zweifelhaften Fällen als Sachverständige zur Verfügung zu stehen haben zur Berichtigung und Einwertung der versicherten Mobilien.

Der Geschäftsgang ist dabei in der Weise geregelt, daß die Polizei-

---

[1]) S. Denkschrift der k. Vers.-Kammer S. 52.
[2]) S. Ges.- u. V.-Bl. 1875 S. 269.

behörden, falls sie wegen vermuteter Überversicherung eine Schätzung der betreffenden Mobilien wünschen, einen diesbezüglichen Antrag bei der Versicherungskammer zu stellen haben, welche ihrerseits nach eingeholter Ermächtigung vom königlichen Staatsministerium des Innern den Brandversicherungsinspektor zur Vornahme der Schätzung veranlaßt und das Resultat der Polizeibehörde mitteilt.

Eines Antrages der Polizeibehörde bedarf es für die Versicherungskammer nicht, um eine Kontrolle der Mobiliarversicherungen vorzunehmen, wenn sich in einer Gemeinde Brände mit nicht zu ermittelnder Brandursache häufen und die Vermutung besteht, daß man es mit Spekulationsbränden zu thun hat. In diesem Falle ist die Versicherungskammer vielmehr ohne weiteres mit Genehmigung des Staatsministeriums des Innern befugt einzuschreiten, um die Anstaltsinteressen zu wahren.

Wie ich oben ausgeführt habe, vermutete man als Ursache der gewaltigen Zahl der Brandfälle in den Jahren 1861/67 die allzu liberale Zulassung von Gesellschaften bei gleichzeitigem Mangel an genügender Kontrolle. In der That macht sich denn auch nach Einführung einer schärferen Kontrolle ein Sinken der Zahl der Brände bemerkbar.

Während noch 1866/67 1266 Brandfälle zu verzeichnen sind, haben wir in den Jahren

1867/68	1210	Brandfälle
1868/69	1146	"
1869/70	916	"
1870/71	921	"
1871/72	913	"
1872/73	930	"
1873/74	954	"
1874/75	887	"
1875/76	814	"

Von da ab ist wieder eine Zunahme zu verzeichnen. Selbstverständlich wäre es verfehlt, lediglich die schärfere oder schwächere Kontrolle für das Steigen und Sinken als maßgebend zu bezeichnen. Neben ihr spielen der Zufall und auch wirtschaftliche Verhältnisse ihre Rolle; wie uns die Kriminalstatistik zeigt, nehmen die Brände in schlechten Jahren zu, in guten dagegen ab. [1])

Im übrigen entwickelte sich das Mobiliarversicherungswesen in gleicher Weise wie zuvor während der nächsten Jahre fort, und es gelang den einzelnen Gesellschaften, immer weitere Kreise für die Versicherung der Fahrhabe zu gewinnen.

---

[1]) Vgl. Starke, Verbrechen und Verbrecher in Preußen 1854 bis 1878, Berlin 1884, S. 183.

4. Kapitel.

Die Zeit von 1880 bis 1900.

Mit dem Ende der 70er, resp. Anfang der 80er Jahre beginnt für das Mobiliarfeuerversicherungswesen im Königreiche Bayern eine neue Zeit, eine Zeit des Kampfes der Privatgesellschaften gegen den aufkommenden Verstaatlichungsgedanken. Die Privatgesellschaften hatten bisher im großen und ganzen unbehindert ihre Thätigkeit entfalten können. Jetzt dagegen begann eine sehr energisch betriebene Agitation gegen sie, um sie, wenn auch vorläufig nicht ganz zu verdrängen, so doch durch Errichtung einer Konkurrenzanstalt auf Gegenseitigkeit unter staatlicher Leitung in ihrer Wirksamkeit zu hemmen.

Diese Bewegung ging vor allem von den Kreisen der kleinen und mittleren Landwirte aus, die in den Gewinnen der Privatgesellschaften eine Schädigung ihrer Interessen sahen, die nur durch Errichtung einer staatlichen Anstalt beseitigt werden könne. Und da in erster Linie das bayrische Zentrum die Forderung einer solchen Anstalt in sein Programm aufnahm und für dieselbe sehr lebhaft eintrat, nahm diese Frage bald eine immer größere Bedeutung an.

Am 29. September 1883 hatte die Staatsregierung der Kammer der Abgeordneten den lange ersehnten Entwurf, „die Errichtung einer Hagelversicherungs-Anstalt betr.“, vorgelegt, welcher einem besonderen Ausschusse zur Vorberatung überwiesen wurde. Referent dieses Ausschusses wurde der Abg. Frhr. v. Soden. Hauptsächlich unter der Ägide dieses Mannes befaßte sich der Ausschuß nicht nur mit dem ihm zur Beratung überwiesenen Entwurfe, sondern beschloß zugleich, an die Kammer der Abgeordneten den Antrag [1]) zu stellen:

„Die Kammer wolle beschließen,

an Se. Majestät den König die alleruntertänigste Bitte zu richten, Allerhöchstdieselbe wollen anzuordnen geruhen, es sei dem Landtage baldmöglichst ein Gesetzentwurf, die Mobiliar-Brandversicherungsanstalt betr., in Vorlage zu bringen.“

In der Sitzung vom 11. Januar 1884 kam dieser Antrag in der Kammer zur Verhandlung und rief eine sehr lebhafte Debatte hervor, in deren Verlaufe der königliche Staatsminister Frhr. v. Feilitzsch den Standpunkt der Regierung dahin fixierte, daß dieselbe zunächst eine abwartende Haltung einnehmen würde, zumal man zur Zeit gerade im Reichsamte des Innern mit der Regelung des Versicherungswesens beschäftigt sei.

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1883/84 Sten. Ber. Bd. I S. 659/81.

Trotzdem wurde der Antrag des Ausschusses bei der Abstimmung mit 105 gegen 41 Stimmen angenommen.

So kam der Beschluß an die Kammer der Reichsräte.[1]) Der von derselben eingesetzte Ausschuß mit dem Frhrn. v. Gaisberg als Referenten billigte mit 3 gegen 2 Stimmen den Standpunkt der Kammer der Abgeordneten. Bestimmend für ihn war hierbei die Ansicht, daß auf dem Lande der Wunsch nach einer Mobiliarversicherung unter staatlicher Leitung sehr verbreitet sei, daß man von einer solchen bei der erprobten Leitung der Brandversicherungskammer auf niedere Prämiensätze mit größter Wahrscheinlichkeit rechnen könne, daß infolge derselben die Versicherung des Mobiliars auf dem Lande die gewünschte allgemeine Verbreitung finden würde. Auch sei anzunehmen, daß eine unter staatlicher Leitung stehende Anstalt bei der Schadensregulierung kulanter verfahren werde.

In der Plenarsitzung der Kammer der Reichsräte war man jedoch anderer Ansicht. Man hielt es für verfrüht, einen derartig bestimmten Antrag an die Staatsregierung zu bringen, man begnügte sich deshalb mit der Annahme des vom Grafen zu Ortenburg gestellten Eventualantrages, welcher lautete:

„Hohe Kammer wolle beschließen, an Se. Majestät den König die alleruntertḧänigste Bitte zu richten, Allerhöchstdieselbe wollen anzuordnen geruhen, daß die Vorlage eines Gesetzentwurfes, betreffend die Errichtung einer Mobiliar-Brandversicherungsanstalt, von der königl. Staatsregierung in Erwägung gezogen werde.“[2])

Diesem so modifizierten Antrage gab dann auch die Kammer der Abgeordneten in der Sitzung vom 21. März ihre Zustimmung,[3]) und in dieser Fassung wurde der nunmehrige Gesamtbeschluß dem Staatsministerium mitgeteilt.[4])

Die königl. Staatsregierung ordnete sehr umfassende Erhebungen im Sinne des Antrags an und trat in die gewünschte Prüfung der Frage ein. Sie veranstaltete eine Enquete, deren Ergebnis in einer Denkschrift niedergelegt wurde, der später noch ein Nachtrag folgte.[5])

Sie suchte in der Frage, ob ein Bedürfnis zur Errichtung einer staatlich geleiteten Mobiliarbrandversicherungsanstalt vorliege, in der Weise Klarheit zu gewinnen, daß sie zunächst 4 Fragepunkte präzisierte, nämlich:[6])

---

[1]) S. Verh. d. K. d. R. 1883/84 Beil. Bd. I S. 306 ff.; Prot. Bd. I S. 383 bis 414.

[2]) S. K. d. Abg. 1883/84 Beil. Bd. II S. 480.

[3]) S. Verh. d. Abg. 1883/84 Sten. Ber. Bd. III S. 368/70.

[4]) S. ebenda Beil. Bd. II S. 503.

[5]) S. ebenda 1885/86 Beil. Bd. VII S. 647 ff., 679 ff.

[6]) S. Verh. d. K. d. R. 1885/86 Prot. Bd. V S. 393; Beil. Bd. IV S. 4 ff.

„1. ob die von den Privatgesellschaften erhobenen Prämiensätze als zu hoch gegriffen erscheinen, beziehungsweise teilweise als drückend empfunden werden;

2. ob durch die Aufnahmebedingungen die Versicherungsnahme in vielen Fällen unberechtigt erschwert oder ganz unmöglich gemacht wird;

3. ob bei den Schadensregulierungen durch rigoroses Vorgehen 2c. Übervorteilungen der Versicherten vorkommen und hierin begründete Unzufriedenheiten zu konstatieren sind;

4. ob hiernach ein Bedürfnis zur Errichtung einer staatlich geleiteten Mobiliar-Brandversicherungs-Anstalt sich geltend macht."

Die Fragen gingen zur Beantwortung hinaus an die königl. Kreisregierungen, Kammern des Innern, an die Handels- und Gewerbekammern, an die Distriktsverwaltungsbehörden, endlich an das Generalkomité des landwirtschaftlichen Vereins zur Einvernahme der Kreis- und Bezirkskomités.

Es liefen in Summa 418 Gutachten ein. Von diesen legte jedoch die Regierung die 216 landwirtschaftlichen bei Seite, da dieselben die Frage behandelten, ob die Errichtung der fraglichen Anstalt im Interesse der Landwirtschaft sei, während die Frage des Ministeriums sich auf das eventuell vorhandene Bedürfnis bezog. Es blieben nunmehr noch 202 Gutachten, von denen jedoch nur 45 die Bedürfnisfrage direkt bejahten. Von den landwirtschaftlichen Gutachten sprachen sich übrigens 115 für den Antrag, 43 dagegen, 54 bedingt dafür, 3 bedingt dagegen aus, während 1 Gutachten eine zuwartende Stellung einnahm.

Ob es ein korrekter Standpunkt seitens der Regierung war, diese landwirtschaftlichen Gutachten ganz außer Acht zu lassen, ist meiner Ansicht nach sehr zweifelhaft, jedenfalls that sie es und mußte nun konsequenterweise ein Bedürfnis zur Errichtung der fraglichen Anstalt in der Hauptsache als nicht vorhanden erachten.

Dagegen konnte sie sich der Einsicht nicht verschließen, daß mannigfache Klagen bestanden. Um diesen thunlichst abzuhelfen, trat die Regierung nunmehr mit den im Königreiche zugelassenen Privatversicherungsgesellschaften in Verhandlung.

Die von der Regierung vorgebrachten Wünsche und Beschwerden bezogen sich auf folgende 6 Punkte:

1. Mangel an Versicherungsgelegenheit, bezw. Ablehnung von Versicherungsanträgen seitens der Gesellschaften, besonders auf dem Lande.

2. Zu hohe Prämiensätze, besonders auf dem Lande.

3. Unklare, verklausulierte Versicherungsbedingungen; Forderung nach Aufstellung einer Normalpolize.

4. Unkulante Schadensregulierung; zu niedere Bewertung der verbrannten Gegenstände; rigoroses Verfahren.

5. Klagen über Agenten.

6. Zwölf weitere einzelne Wünsche und Beschwerden.

Die Verhandlungen waren von gutem Erfolge begleitet, da die Gesellschaften sich zu mehrfachen anerkennenswerten Konzessionen bereit erklärten, die durch Ministerialentschließung vom 5. Februar 1886 zur öffentlichen Kenntnis gebracht wurden.[1])

Im großen und ganzen wurde folgendes zugestanden:

Die Gesellschaften verpflichteten sich,

1. Bei Versicherungen bis zu 2000 M. einschließlich an Policen- und Schreibgebühren nicht mehr als 1 M., an Schreibgebühren für Prolongationen nicht mehr als 50 Pf. zu berechnen und Veränderungsgenehmigungen gebührenfrei zu erteilen.

2. Soll die Mitversicherung des Viehs seitens keiner Gesellschaft und Anstalt zur Bedingung für die Annahme der Versicherung gemacht werden.

3. Insoweit die sog. Kündigungsklausel überhaupt Anwendung findet, verpflichtet die Versäumung der Kündigung innerhalb der Kündigungsfrist nur, die Versicherung noch auf 1 Jahr fortzusetzen; die Kündigungsfrist darf höchstens 1 Monat betragen.

4. Die Freizügigkeit bei landwirtschaftlichen Versicherungen wird anerkannt.

Diese genannten Bestimmungen waren schon mit dem 1. Januar 1886 ins Leben getreten, und damit war einem Teil der Klagen abgeholfen. Ein Teil derselben bestand jedoch noch fort, und dieser bezog sich vor allem auf die sog. gemiedenen Orte. Es handelte sich darum, daß in den Gegenden, wo die ortsübliche Bauart die Anwendung weicher Dachungen, insbesondere Schindeldachungen mit sich bringt, die Versicherungsanträge gar nicht oder nur gegen verhältnismäßig hohe Prämien effektuiert wurden.

Doch auch in Bezug auf diesen Punkt wurde eine Einigung erzielt und Abhilfe geschafft. Die auf Grund der Verhandlungen vom Staatsministerium des Innern unterm 10. Oktober 1886[2]) erlassene Bekanntmachung, die Versicherung von Mobilien gegen Feuersgefahr betreffend, enthält die von den Gesellschaften gemachten Konzessionen.

Es war von den Gesellschaften eine „Versicherungsgemeinschaft“ gebildet worden zur Übernahme von notleidenden Risiken in gemiedenen Orten. In der betreffenden Bekanntmachung werden die als gemieden zu erachtende Orte bezw. Bezirke einzeln aufgezählt.

---

[1]) S. Amtsblatt von 1886 Nr. 6.

[2]) S. Minist.-A.-Bl. S. 42 u. 277.

Die Abmachungen gingen im einzelnen dahin, daß in jedem Bezirk, in dem gemiedene Orte vorkommen, Agenten zur Annahme von Versicherungsanträgen aufgestellt werden sollten. Für die Versicherungssumme des einzelnen Ortes wurde ein Maximum in der Weise festgestellt, daß für den einzelnen Kopf der Einwohner eine Summe von 1000 M. gerechnet wurde. Für gewisse objektiv und subjektiv unannehmbare Risiken sollte allerdings die Verpflichtung zur Übernahme der Versicherung ausgeschlossen sein. Dabei sollten als objektiv unannehmbar gelten: Versicherungen in Gebäuden, welche nach Artikel 9 des Gesetzes vom 3. April 1875 von der Versicherung bei der Landesbrandkasse ausgeschlossen sind; als subjektiv unannehmbar: die Versicherungen von Leuten, welche nach Erachten der Polizeibehörde nicht ordnungsliebend, nicht zahlungsfähig, nicht von unbescholtenem Ruf 2c. sind. Die Prämiensätze für die gemiedenen Orte wurden folgendermaßen bestimmt:

a) bei Orten mit vorwiegend harter Dachung:
  für harte Dachung $\frac{1}{2}$—3‰
  „ weiche „ 4—5‰

b) bei Orten mit vorwiegend weicher Dachung:
  für harte Dachung 2—4‰
  „ weiche „ 5—6‰

Bevor diese Verhandlungen betreffs der gemiedenen Orte zum Abschluß gekommen waren, hatte schon der Abg. Frhr. von Soden in Konsequenz des Antrages, den er vor 2 Jahren bei Gelegenheit der Beratung des Gesetzentwurfes über die Hagelversicherungsanstalt in eben dieser Richtung gestellt hatte, einen neuen Antrag in der Kammer der Abgeordneten eingebracht, die Errichtung einer Mobiliarbrandversicherungsanstalt betreffend, und zugleich einen Entwurf für ein diesbezügliches Gesetz in 24 Artikeln vorgelegt.[1]) Dieser Gesetzentwurf repräsentierte nach den Worten seines Urhebers „den Versuch der Selbsthülfe der Versicherungsbedürftigen durch Schaffung einer Gegenseitigkeitsanstalt für Bayern ohne Inanspruchnahme fremder Kapitalassoziation“.

Wie bei der Hagelversicherungsanstalt waren die Grundprinzipien des Entwurfes: Freiwilligkeit der Beteiligung ohne Ausschluß der Privatgesellschaften, Vergütung der Schäden auf Grundlage der Gegenseitigkeit, feste Beiträge ohne Nachschüsse, Verwaltung der Anstalt durch die k. Brandversicherungsanstalt, möglichste Verringerung der Verwaltungskosten mit thunlichster Vereinfachung des Schätzungsverfahrens.

Am 19. November 1885 war dieser Entwurf zur Vorberatung in der Kammer der Abgeordneten auf die Tagesordnung gesetzt.[2]) Man

---

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1885/86 Beil. Bd. VII S. 407 ff.

[2]) S. ebenda Sten. Ber. Bd. IV S. 277 ff.

führte jedoch diese Vorberatung nicht zu Ende, sondern setzte den Gegenstand unmittelbar nach der Motivierung desselben durch den Antragsteller wieder von der Tagesordnung ab, um Zeit zu haben, zuvor von der vom Staatsministerium ausgearbeiteten oben erwähnten Denkschrift über die bisherigen Erhebungen und Verhandlungen Kenntnis zu nehmen. [1])

Einer neuerlichen Beratung wurde der Antrag erst wieder in der Plenarsitzung vom 11. Dezember 1885 unterzogen [2]) und sodann einem besonderen Ausschusse von 21 Mitgliedern überwiesen. Die Generaldiskussion bewegte sich im Ausschusse [3]) hauptsächlich um 3 Fragen, nämlich darum, ob ein Bedürfnis zur Errichtung einer solchen staatlichen Anstalt vorhanden sei; dann, ob die Einfügung und Angliederung an die Immobiliar-Brandversicherungsanstalt möglich und thunlich sei, und schließlich darum, ob die gewünschte Anstalt Aussicht auf Erfolg habe.

Während die Beantwortung dieser drei Fragen von der Majorität in bejahendem, von der Minorität des Ausschusses in verneinendem Sinne erfolgte, präzisierte die k. Staatsregierung ihren Standpunkt dahin, daß sie, wenn sie auch dem vorliegenden Initiativantrage mit vollster Objektivität gegenüberstehe, sich doch zur Zeit ablehnend gegen denselben verhalten müsse, sohin bei der Beratung der einzelnen Gesetzesartikel nur ihre Bedenken geltend machen, nicht aber amendierend zu denselben Stellung nehmen könne.

Trotz dieser wenig ermunternden Haltung der Staatsregierung nahm der Ausschuß den Antrag an, der Kammer der Abgeordneten die Zustimmung zu dem Antrage des Freiherrn von Soden und zu dem Gesetzentwurfe in der ihm von dem Ausschusse gegebenen Fassung zu empfehlen.

In der Kammer der Abgeordneten selbst begannen die Verhandlungen am 6. April 1886 und dauerten bis zum 9. April. [4]) Während dieser 4 Sitzungen entspann sich ein heftiger Kampf zwischen den Freunden und Gegnern des Antrages, welcher damit endigte, daß der Antrag des Ausschusses mit 83 gegen 59 Stimmen angenommen wurde, welcher lautete:

„Es sei an Se. Majestät den König die allerehrfurchtsvollste Bitte zu richten, dem Gesetzentwurfe die Allerhöchste Sanktion erteilen zu wollen.“

Dieser Beschluß wurde der Kammer der Reichsräte mitgeteilt, welche ihrerseits wieder am 26. Februar 1886 einen Ausschuß mit der Vor-

---

[1]) S. oben S. 28 Note 5.

[2]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1885/86 Sten. Ber. Bd. IV S. 457 ff.

[3]) S. ebenda Beil. Bd. IX S. 587 ff.

[4]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1885/86 Sten. Ber. Bd. VI S. 163 bis 235.

beratung betraute.[1]) Dieser nahm jedoch eine entgegengesetzte Stellung ein. Er stimmte für eine motivierte Tagesordnung und beschloß mit 3 gegen eine Stimme, der Kammer der Reichsräte nachstehenden Beschluß zur Annahme zu empfehlen:

„In Anbetracht des Umstandes, daß ein Teil derjenigen Beschwerden, welche gegen das Verfahren der zum allgemeinen Betriebe zugelassenen Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaften und -Anstalten vorliegen, durch die von der Königlichen Staatsregierung mit diesen letzteren vereinbarten Maßnahmen bereits gehoben ist, sowie in der Voraussicht, daß auch bezüglich der noch in der Durchführung begriffenen Zugeständnisse ein dem Interesse der Versicherungsnehmer entsprechendes Übereinkommen stattfinden werde, — in der Erwartung endlich, daß die Königliche Staatsregierung die Gesellschaften in Ausübung ihrer Thätigkeit und in Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen einer wirksamen Controle unterstellen werde, — erachtet die Kammer der Reichsräte das Bedürfnis zur Errichtung einer staatlich geleiteten Mobiliar-Brandversicherungsanstalt zur Zeit nicht für gegeben, und geht demzufolge unter Ablehnung des von der Kammer der Abgeordneten in dieser Hinsicht beantragten Gesetzentwurfes zur Tagesordnung über."

In ihrer Sitzung vom 14. Mai 1886 stellte sich dann auch die Kammer der Reichsräte mit großer Mehrheit auf den Standpunkt ihres Ausschusses, und so wurde der Antrag des Freiherrn von Soden von ihr abgelehnt.[2]) Die Kammer der Reichsräte, die am 3. Januar 1884 zugestimmt hatte, lehnte jetzt ab; sie hatte in den beiden Jahren ihre Ansicht vollständig geändert, vor allem wohl infolge der großen Zugeständnisse der Privatgesellschaften.

Somit war vorläufig der Versuch der Errichtung einer staatlichen Mobiliar-Brandversicherungsanstalt gescheitert. Die Freunde der Verstaatlichung, bezw. die Errichtung einer staatlich geleiteten Konkurrenzanstalt ruhten jedoch nicht.

Schon im Jahre 1890 wurde von dem Abgeordneten Dr. Jäger eine neue Anregung in diesem Sinne gegeben und der Wunsch geäußert, es möchte die Regierung bald wieder dem Gedanken einer Mobiliarfeuerversicherung unter staatlicher Leitung nähertreten.[3])

Eine gleiche Anregung erfolgte bald darauf bei Gelegenheit der Beratung des Gesetzentwurfes, betr. die Vereinigung der Brandversicherungsanstalt der Pfalz mit jener in den rechtsrheinischen Landesteilen, durch den Abgeordneten Keßler.[4])

---

[1]) S. Verh. d. K. d. R. 1885/86 Beil. Bd. IV S. 4 bis 43, 115 bis 121.

[2]) S. ebenda Prot. Bd. V S. 389 bis 448.

[3]) S. K. d. Abg. 1889/90 Sten. Ber. Bd. V S. 209 f.

[4]) S. ebenda S. 218 ff., 418.

Im Jahre 1892 waren es die Abgeordneten Zott und Dr. Frank, welche in der Kammer der Abgeordneten dafür Sorge trugen, daß ihr Wunsch nicht in Vergessenheit gerate,[1]) und zwar letzterer auf Grund zweier Petitionen von Versammlungen auf dem platten Lande.

Im Jahre 1893 wurde abermals der Antrag auf Errichtung einer staatlichen Mobiliarversicherungsanstalt in der Kammer der Abgeordneten eingebracht. Die Staatsregierung lehnte jedoch mittels einer Erklärung, die der Minister des Innern Freiherr von Feilitzsch im November 1893 vor dem Wirtschaftsausschuß der Kammer abgab, den Antrag rundweg ab, und der Wirtschaftsausschuß gelangte zu demselben Resultate.[2])

Wichtiger als diese an und für sich bedeutungslosen Versuche der letzten Jahre waren die Kämpfe des Jahres 1894, die wieder lebhaft die Gemüter der Freunde und Gegner von Verstaatlichung in Bewegung setzten.

Die Frage einer eventuellen Verstaatlichung der Mobiliarfeuerversicherung bezw. Gründung einer staatlich geleiteten Konkurrenzanstalt kam von neuem in Fluß durch den Antrag der Abgeordneten Dr. Jäger und Genossen, die Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse in Bayern betreffend (Ziffer Ib), und den das gleiche Ziel verfolgenden Antrag der Abgeordneten Dr. Ratzinger und Genossen (Ziffer IIIb).[3]) Ersterer war auf Errichtung einer staatlich geleiteten Mobiliarbrandversicherungsanstalt gerichtet, letzterer forderte die Verbindung der landwirtschaftlichen Mobiliarversicherung mit der Immobiliarbrandversicherung.

Im VI. Ausschuß der Kammer der Abgeordneten, an welche diese Anträge verwiesen wurden, erfuhren dieselben noch eine Mehrung, bezw. Gliederung, so daß schließlich folgende Anträge vorlagen:

1. auf Errichtung einer staatlich geleiteten Mobiliarbrandversicherungsanstalt (fakultative Anstalt),

2. desgleichen unter Ausschluß der Privatversicherung (Monopolanstalt),

3. desgleichen unter Ausschluß, bezw. allmählichem Ausschluß der Privaterwerbsgesellschaften (beschränktes Monopol),

4. auf Verbindung der Versicherung des landwirtschaftlichen Mobiliars mit der bestehenden staatlichen Immobiliarbrandversicherung,

5. auf Ausdehnung der vorgenannten auf die sog. Baumannsfahrnis der landwirtschaftlichen Anwesen; dieser Antrag wurde schon im Ausschuß wieder zurückgezogen.

---

[1]) S. K. d. Abg. 1891/92 Sten. Ber. Bd. VII S. 575; IX S. 558.

[2]) S. Ziegler, Denkschrift S. 127.

[3]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1893/94 Beil. Bd. II S. 45ff., 257ff., 277ff.

Sowohl im Ausschuß wie auch im Plenum der Kammer gelangte jedoch keiner dieser Anträge zur Annahme, man faßte vielmehr nach langen Diskussionen in den Sitzungen vom 14. und 15. März 1894 den Beschluß (Eventualantrag des Abg. Lerno): [1])

„Es sei an die königliche Staatsregierung die Bitte zu stellen, eine Revision der Statuten sämmtlicher 26 zur Zeit in Bayern zum Geschäftsbetrieb zugelassenen Privatversicherungs-Gesellschaften und -Anstalten in dem Sinne herbeizuführen, daß eine entsprechende Minderung der Prämiensätze eintrete, sowie Fälle von inkulanter Behandlung der Versicherungsnehmer bei der Schadenserhebung und Feststellung der Entschädigung, sowie bezüglich Auszahlung der Entschädigungssummen künftighin unmöglich gemacht würden."

Am 16. Mai 1894 fand dieser Antrag der Kammer der Abgeordneten auch die Zustimmung der Kammer der Reichsräte gemäß dem Vorschlage des Ausschusses derselben. [2])

Bestimmte Richtpunkte für ihr Vorgehen wurden durch diesen Antrag der königlichen Staatsregierung eigentlich nicht gegeben. Der Beschluß der beiden Kammern war im wesentlichen nichts anderes als eine Aufforderung an die Regierung, dieselbe möge, ebenso wie sie es bereits in den Jahren 1885/86 mit gutem Erfolg gethan hatte, auch neuerdings im Interesse der Versicherungsnehmer in Unterhandlung mit den Gesellschaften treten.

Infolgedessen erging zunächst eine Ministerialentschließung, und zwar an die Organe des landwirtschaftlichen Vereins, dann an die Handels- und Gewerbekammern und an die Regierungen, um sich über die einzelnen Wünsche und Beschwerden, sowie sonstige Anregungen auszusprechen, welche bezüglich des Mobiliarfeuerversicherungswesens in der Bevölkerung laut geworden seien.

Das Ergebnis dieser Enquete, welche sehr umfangreich war, war nun das, daß belangreiche Beschwerden gegen den Geschäftsbetrieb der Privatfeuerversicherungsgesellschaften im ganzen nicht bestanden, wobei die Kulanz der Gesellschaften von verschiedenen Seiten ausdrücklich betont wurde. Dagegen wurden im einzelnen zahlreiche Wünsche und Vorschläge geltend gemacht, welche Veranlassung gaben, mit den sämtlichen in Bayern zugelassenen Gesellschaften in kommissionelle Verhandlungen zu treten.

Zu diesem Zwecke faßte die Regierung die eingegangenen Rück-

---

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1893/94 Sten. Ber. Bd. III S. 248 ff.; Beil. Bd. II S. 1140.

[2]) S. Verh. d. K. d. R. 1893/94 Bd. I S. 427 f., 514 ff., 532 ff., 563 ff.; Prot. Bd. II S. 108 ff.

3*

äußerungen in einer Entschließung vom 22. Februar 1895 [1]) zusammen und brachte sie zur Kenntnis der Gesellschaften, speziell des Verbandes Deutscher Privatfeuerversicherungsgesellschaften, mit der Aufforderung, über die zu ergreifenden Maßnahmen mit dem Ministerium in Verhandlungen zu treten.

Die Beschwerden, Wünsche und Vorschläge der Regierung umfaßten hauptsächlich folgende 6 Punkte:

1. Prämiensätze,
2. Schadensfeststellung und Auszahlung der Entschädigungen,
3. Versicherungsnahme (Versicherungsbedingungen, Agenturwesen 2c.),
4. Kündigung und Auflösung des Versicherungsvertrages (Kündigungsklausel),
5. Befriedigung des Versicherungsbedürfnisses,
6. Heranziehung der Gesellschaften zu den Kosten des Feuerlöschwesens.

Daran schlossen sich Abänderungsvorschläge zu den allgemeinen und zu den besonderen landwirtschaftlichen Versicherungsbedingungen.

Während des 20. und 21. Juni 1895 fand sodann eine Verhandlung zwischen Delegierten der Gesellschaften und einem Vertreter des bayrischen Ministeriums in München statt. Die von den Gesellschaften gemachten Zugeständnisse enthält die ministerielle Bekanntmachung vom 2. Juli 1895. [2]) Die wichtigsten derselben dürften folgende sein:

Für die gemiedenen Orte tritt eine Ermäßigung der in der Ministerialentschließung vom 10. Oktober 1886 festgesetzten Prämiensätze ein, und zwar in der Weise, daß die Prämien

a) bei Orten mit vorwiegend harter Dachung
für harte Dachung $1^1/_2$—$2^1/_2$ ‰,
„ weiche „ 4—5 ‰,

b) bei Orten mit vorwiegend weicher Dachung
für harte Dachung 2—3 ‰,
„ weiche „ 5 ‰

betragen sollen.

Die gleichen Grundsätze sollen auch maßgebend sein für landwirtschaftliche Risiken ohne Gewerbebetrieb und ohne besondere gefahrerhöhende subjektive oder objektive Momente, welche aus nicht gemiedenen Orten von der Versicherungsgemeinschaft übernommen würden.

Bezüglich der Nebenkosten wird zugestanden, daß bei Versicherungen bis zu 2000 M. einschließlich an Policen- und Schreibgebühren für neue Versicherungen und Prolongationen nicht mehr als 50 Pf. berechnet werden sollen.

---

[1]) S. Amtsblatt des Minist. des Innern v. 1895 S. 29.

[2]) S. ebenda S. 377 ff.

Die sog. Kündigungsklausel soll ganz in Wegfall kommen.

Die in der Erklärung des Verbandes deutscher Privatfeuerversicherungsgesellschaften vom 7. Juni 1892 eingeräumten Begünstigungen [1]) werden in die Bestimmungen der Ministerialentschließung vom 10. Oktober 1886 aufgenommen.

Wenn die Gesellschaften obige Zugeständnisse den bayrischen Versicherten machten, so rechneten sie darauf, daß nunmehr in der Agitation für die Verstaatlichung des Mobiliarversicherungswesens ein Stillstand eintreten werde. In dieser Beziehung sollten jedoch ihre Hoffnungen nicht in Erfüllung gehen.

Noch im Herbst desselben Jahres erneute die Zentrumspartei ihren Antrag auf Verstaatlichung der Mobiliarversicherung, und in der Sitzung vom 7. und 8. November 1895 entschied sich eine allerdings knappe Mehrheit der bayrischen Abgeordnetenkammer auch für diese Verstaatlichung, indem sie dem Antrage der Abgg. Dr. Pichler und Genossen Annahme verschaffte, inhalts dessen an den Prinz-Regenten die Bitte gerichtet werden solle, [2])

> „die königliche Staatsregierung zu beauftragen, dem Landtage in thunlichster Bälde einen Gesetzentwurf, betr. die Errichtung einer Brandversicherungsanstalt auf Gegenseitigkeit unter staatlicher Leitung, in Vorlage zu bringen".

Ein weitergehender Antrag der sozialistischen Abgg. Franz Joseph Ehrhardt und Genossen, die Anstalt „unter Ausschluß der Privatversicherung" zu errichten, war vorher abgelehnt worden.

Somit hatte sich wieder in der Kammer der Abgeordneten eine Majorität gefunden, welche gewillt war, die Verstaatlichung der Mobiliarfeuerversicherung durchzuführen. Nicht so lagen die Verhältnisse bei der Kammer der Reichsräte. Diese ging vielmehr in ihrer Sitzung vom 29. April 1896 über den Beschluß der Kammer der Abgeordneten zur Tagesordnung über in der Erwägung, daß die Privatversicherungsgesellschaften genügten.

Hiermit schien man zu einem vorläufigen Abschluß gekommen zu sein. Die in der Kammer der Abgeordneten vorhandene Majorität der Verstaatlichungsfreunde mußte einsehen, daß sie vorläufig zu keinem

---

[1]) Der Verband hatte sich unterm 7. Juni 1892 dem bayrischen Staatsministerium gegenüber bereit erklärt, auch Versicherungen aus nicht gemiedenen Orten zu ermöglichen, falls dieselben bereits von zwei Gesellschaften abgelehnt seien und die Versicherungssumme nicht den Betrag von 30000 M. übersteige. Jedoch sei diese Vereinbarung nicht in Verbindung zu bringen mit der durch die Bekanntmachung des Ministeriums v. 10. Okt. 1886 stipulierten Versicherungsgemeinschaft, sondern von dieser getrennt zu behandeln.

[2]) S. K. d. Abg. 1895 Sten. Ber. Bd. V S. 422 ff.

Ziele gelangen konnten, so lange der Widerstand der Kammer der Reichsräte und der Staatsregierung andauerte.

Dem entsprach denn auch ihr Verhalten im Jahre 1898 gelegentlich von Petitionen des katholischen Männervereins und des Darlehnskassenvereins Moosbach, dann des landwirtschaftlichen Bezirksausschusses Würzburg, die Errichtung einer staatlichen Mobiliarfeuerversicherungsanstalt betr.

Die Kammer begnügte sich lediglich damit, dem Antrag des Petitionsausschusses Folge zu geben und die Petitionen der Kgl. Staatsregierung zur Würdigung hinüberzureichen. [1])

Allein, daß dieser Standpunkt kein endgültiger war, das beweisen uns die Vorgänge der neuesten Zeit. Das Zentrum hat wiederum die Frage der Errichtung einer staatlichen Mobiliarfeuerversicherungsanstalt angeschnitten, indem die Abgeordneten Dr. Jäger, Dr. Pichler und Genossen einen diesbezüglichen Antrag einbrachten, der in der üblichen Weise der Wirtschaftskommission der Kammer zugewiesen und von dieser auch angenommen wurde.

Am 5. und 6. März vorigen Jahres stand der Antrag der „Errichtung einer staatlich geleiteten Anstalt für Mobiliarbrandversicherung" auf der Tagesordnung der Kammer der Abgeordneten. Es entspann sich hier wieder der übliche Kampf für und wieder, der schließlich mit der Annahme rubrizierten Antrages endete. Der Kgl. Staatsminister Dr. Freiherr von Feilitzsch griff wiederholt in die Debatte ein und sprach sich gegen die Verstaatlichung aus. [2])

Während der Antrag der Abgeordneten Dr. Jäger und Genossen lediglich auf Errichtung einer staatlichen Konkurrenzanstalt hinzielte, suchten die Abgeordneten Ehrhardt und Genossen, ebenso wie im Jahre 1895, die Monopolanstalt dafür einzusetzen, drangen jedoch mit einem diesbezüglichen Antrage nicht durch.

In der Kammer der Reichsräte zeigte sich die Stimmung nach wie vor einer Verstaatlichung wenig günstig. Man nahm in der Sitzung vom 13. Mai 1900 mit großer Majorität den Ausschußantrag an, dem Beschlusse der zweiten Kammer nicht zuzustimmen.

So war man denn wieder in derselben Lage wie vier Jahre zuvor. In der Kammer der Abgeordneten war zwar eine starke Neigung für Verstaatlichung, doch zugleich unter den Anhängern dieser Richtung große Meinungsverschiedenheiten über das „Wie" und auf der anderen Seite ein Scheitern dieser Bestrebungen an dem Widerstande der Reichsräte.

---

[1]) S. K. d. Abg. 1898 Sten. Ber. Bd. XI S. 684 ff.

[2]) S. ebenda Bd. III S. 248 ff.

Und wie wird das Ende dieser Bewegung sich gestalten? Werden Reichsräte und Regierung bei ihrem Widerstande beharren? Ich zweifle daran und glaube vielmehr, daß über kurz oder lang die so ersehnte und gleichzeitig so bekämpfte Änderung der Betriebsform eintreten wird, daß der Kampf zu gunsten der Staatsanstalt enden wird.

Ob ein solcher Ausgang anzustreben und zu wünschen ist, das werden wir später sehen.

Rückblick.

So sind wir denn mit vorstehendem kurzen Abriß einer Entwicklungsgeschichte des Mobiliarfeuerversicherungswesens im Königreich Bayern bis auf die neueste Zeit gelangt, wobei wir vier verschiedene Phasen deutlich unterscheiden konnten.

Die Mobiliarversicherung, zu Anfang des vorigen Jahrhunderts in Bayern noch ziemlich unbekannt, gewinnt durch die Bemühungen auswärtiger Gesellschaften so an Bedeutung (bis 1834), daß das Bestreben erwacht, Bayern vom Auslande in dieser Beziehung unabhängig zu machen. Versuche hierzu charakterisieren die 2. Phase der Entwicklung (1834—1845), während welcher bayrische Gesellschaften entstehen, welche durch das Machtgebot der Regierung die auswärtigen verdrängen sollen. Alsbald beginnt jedoch die Reaktion gegen dieses Aussperrungssystem, da die einheimischen Gesellschaften dem vorhandenen Versicherungsbedürfnis nicht zu genügen im stande sind, neue Gesellschaften werden wieder zugelassen, und zwar in größerer Anzahl als zuvor. Hierdurch bedingt sich aber auch zugleich eine schärfere Kontrolle des Mobiliarfeuerversicherungswesens: es erfolgt die Heranziehung der Brandversicherungsinspektoren, eine Präventivkontrolle wird eingeführt, die später jedoch wieder abgeschwächt wird (1846—1880). Der vierte und letzte, Abschnitt endlich welcher jedoch seinen Abschluß noch nicht erreicht hat, erhält sein Gepräge nicht mehr durch einen Kampf für die bayrischen und gegen die nichtbayrischen Gesellschaften, sondern gipfelt in den Verstaatlichungsbestrebungen.

II. Abschnitt.

Statistik des bayrischen Mobiliarversicherungswesens.

1. Kapitel.

Entwicklung der statistischen Erhebungen.

Leider sind statistische Erhebungen betreffs der Mobiliarfeuerversicherung erst in neuerer Zeit in Bayern angestellt worden. Bei der Feuerversicherungsstatistik handelt es sich nicht bloß um die gewiß nicht zu unterschätzenden wissenschaftlichen Interessen, sondern vor allem auch um Gewinnung einer objektiven Grundlage für die staatliche Politik gegenüber der Privatfeuerversicherung, und es liegt sowohl im Interesse des Staates wie der Gesellschaften, daß eine solche feste Grundlage gewonnen werde.

Die ersten Versuche einer Statistik der Mobiliarfeuerversicherung fallen in die Zeit jener Kontroverse, ob die erhebliche Zunahme der Zahl der Brände in den Jahren 1860/67 im Zusammenhange stehe mit der Ausdehnung des Mobiliarfeuerversicherungsgeschäftes, bezw. mit der Zulassung vieler neuer Gesellschaften.

Diese wie andere brennende Fragen veranlaßten einerseits das statistische Bureau, eine umfassende Statistik der bayrischen Immobiliarfeuerversicherung für die Periode 1835—1868 auszuarbeiten,[1]) anderseits stellte das Kgl. Staatsministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1868 an sämmtliche in Bayern zugelassenen Versicherungsgesellschaften das Ersuchen um Lieferung statistischer Nachweise nach einem gemeinschaftlichen Formulare.[2])

[1]) S. Beiträge zur Statistik des Königreichs Bayern, Heft XXIII, 1870.

[2]) Eine Veröffentlichung dieses jedenfalls reichhaltigen und interessanten Materials hat meines Wissens leider nicht stattgefunden.

Einen vorläufigen Überblick über den Gang des Mobiliarversicherungsgeschäftes suchte das Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten dadurch zu erreichen, daß es die auf Grund des § 23 der Allerhöchsten Verordnung vom 10. Februar 1865 bei den Ortspolizeibehörden hinterlegten Nachweise und Übersichten über die Zahl der von den einzelnen Versicherungsgesellschaften seit der Wirksamkeit der Verordnung abgeschlossenen Mobiliarversicherungen zusammenstellen ließ, wodurch man die in den Jahren 1865/66, 1866/67 und 1867/68 erfolgten Abschlüsse für die unmittelbaren Städte und Bezirksämter nach Kreisen kennen lernte. [1])

Für die nun folgenden Jahre fehlt jedwede Statistik der Mobiliarfeuerversicherung, dieselbe setzt vielmehr erst wieder ein mit dem Jahre 1887.

Mit Entschließung vom 5. November 1887 hatte das Kgl. Staatsministerium des Innern, Abteilung für Landwirtschaft, Gewerbe und Handel, jährliche Erhebungen über den Geschäftsbetrieb aller im Königreiche Bayern zugelassenen Versicherungsgesellschaften angeordnet. Erstmals erfolgte diese Erhebung, wie erwähnt, für das Jahr 1887, und zwar mittels der vom Kgl. statistischen Bureau entworfenen und von der Kgl. statistischen Zentralkommission gebilligten Formulare, [2]) nach welchen einerseits die Nachweise über Namen, Sitz, Gründungsjahr der Gesellschaft, über Aktienkapital, Reservefonds und Verwaltungskosten, anderseits ein Ausweis über den Geschäftsbetrieb im Königreiche zu geben ist. Den Nachweisen über die Mobiliarversicherung sollte ferner eine Übersicht über die Entstehungsursachen der einzelnen Brandfälle

---

[1]) S. Zeitschrift des Kgl. bayr. Statistischen Bureaus 1869 S. 28/29. Das durch diese statistische Übersicht gewonnene Bild ist zwar kein genaues, da sich dieselbe nur auf die neu abgeschlossenen Versicherungen erstreckt, immerhin werden folgende Zahlen von Interesse sein.

Es hat die Zahl der Versicherungsabschlüsse im Jahre 1867/68 zugenommen gegen 1865/66 um:

	Unmittelb. Städte	Bez.-Ämter	Kreise
	%	%	%
Oberbayern	0,7	30,2	14,7
Niederbayern	44,9	21,9	4,6
Pfalz	—	85,9	85,9
Oberpfalz	106,6	8,4	24,7
Oberfranken	163,0	6,0	39,0
Mittelfranken	70,4	34,1	48,9
Unterfranken	68,8	53,1	56,6
Schwaben	29,3	38,4	35,6
Königreich	46,1	39,4	41,3

[2]) Vgl. Geschichte und Einrichtung der amtlichen Statistik im Königreich Bayern, München 1895, S. 211 ff.

beigefügt werden, welche sich dem vom Verbande der Deutschen Feuerversicherungsgesellschaften hierfür vereinbarten Schema anschließt.

Die Ergebnisse dieser Erhebungen finden sich für das Jahr 1887 im Heft 55 der „Beiträge zur Statistik des Königreichs Bayern"; für die folgenden Jahre sind sie in der „Zeitschrift des k. bayr. Statistischen Bureaus" veröffentlicht.[1] Leider sah man später von dieser ausführlichen Veröffentlichung der statistischen Ergebnisse ab und begnügte sich seitdem mit einer kurzen Übersicht in dem „Statistischen Jahrbuch für das Königreich Bayern".

So kommt es, daß wir nur für die Jahre 1888 bis 1893 incl. eine einigermaßen umfassende und auch veröffentlichte Statistik des Mobiliarfeuerversicherungswesens im Königreiche Bayern besitzen.

---

2. Kapitel.

Die wesentlichsten Daten der bayrischen Mobiliarversicherungsstatistik.

Ich möchte mich hier damit begnügen, einige wesentliche Punkte betreffs der Entwicklung des Mobiliarversicherungswesens hervorzuheben und zu kennzeichnen; im übrigen verweise ich auf die folgenden tabellarischen Übersichten. Betreffs dieser bemerke ich noch, daß ich die zehnjährige Periode 1887 bis 1896 zu Grunde gelegt habe, soweit die Angaben für dieselbe mir zu Gebote standen; wo nicht, mußte ich mich auf die Periode 1887 bis 1893 beschränken.[2]

Wir können in Bayern im großen und ganzen auf eine recht erfreuliche Entwicklung des Mobiliarfeuerversicherungswesens, speziell auch in den Jahren 1887/96, zurückblicken. In dieser Zeit stieg die Zahl der ausgefertigten Policen um 44,4%. Während 1887 noch auf 100 Haushaltungen nur 46,6 Policen entfielen, haben wir für 1896 schon die erfreuliche Anzahl von 64,0 Policen (1897 66,6).

Die Verbreitung der Feuerversicherung in den einzelnen Bezirken ist naturgemäß eine sehr verschiedene. 1896 entfielen auf je 100 Haushaltungen die meisten Policen in Mittelfranken, nämlich 86,1 (1897 89,4), welchem Schwaben mit 83,1 (1897 85,1) Policen nur wenig nachsteht. Am ungünstigsten liegen die Verhältnisse in Niederbayern,

---

[1]) Zeitschrift des Kgl. bayr. Statist. Bureaus 1890 bis 1895.

[2]) Die inzwischen auch für das Jahr 1897 veröffentlichten Zahlen sind noch mit verwendet worden und event. in Klammern beigefügt.

welches auf 100 Haushaltungen nur 35,1 (1897 35,7) Policen aufzuweisen hat, welches dagegen auf der anderen Seite den Ruhm hat, bezüglich der Zunahme der Versicherungen in der Zeit vom 1887 — 1896 mit einer solchen von 69,8 (1887 bis 1897 72,4%) an der Spitze zu stehen, während in dieser Beziehung Schwaben mit 32,1% (1887 bis 1897 35,3%) die letzte Stelle einnimmt.

Die Höhe der Versicherungssumme[1]) stieg von 3 570 223 303 M. im Jahre 1887 auf 5 101 679 000 M. im Jahre 1896 und 5 348 665 000 M. im Jahre 1897, also um 42,9% (im Jahre 1897 49,8%) gegenüber einer Steigerung der Zahl der Policen von 531 600 auf 767 660 bezw. 798 629, d. h. um 44,4% bezw. 50,2%. Die Ursache dieses Unterschiedes liegt in dem erfreulichen Umstande, daß die durchschnittliche Höhe der Policen von 6716 M. im Jahre 1887 stetig gefallen ist auf 6646 M. im Jahre 1896, (6697 im Jahre 1897), daß somit die Versicherung in kleinere Kreise gedrungen ist.

Die Prämieneinnahme stieg um 42,3% (bis 1897 um 44,9%), was gegenüber einer Steigerung der Versicherungssumme um 42,9% (bis 1897 um 49,8%) eine, wenn auch nur geringe, Verbilligung der Versicherungsnahme bedeutet. Im übrigen verweise ich betreffs der Angaben über die durchschnittliche Höhe der Prämien, sowie über das Verhältnis von Schadensvergütungen zur Versicherungssumme und zur Prämieneinnahme auf meine Ausführungen auf Seite 63 f.

Die Zahl der Brandfälle zeigt ein bedenkliches regelmäßiges Steigen von 3164 im Jahre 1887 auf 5450 im Jahre 1897, ja das Jahr 1895 hat sogar 5867 Brände zu verzeichnen. Während 1887 noch auf 1 Brandschaden 360 Haushaltungen treffen, waren dies 1897 nur 220, 1895 sogar nur 204.

Betreffs der durchschnittlichen Höhe der für einen Brandfall gezahlten Entschädigung, also der Schwere des Brandfalles, ist weder ein regelmäßiges Sinken noch Steigen zu verzeichnen. Am niedrigsten war der durchschnittlich gezahlte Betrag im Jahre 1896 mit 691 M., am höchsten im Jahre 1894 mit 933 M.

Für die Verteilung der Versicherungen auf Aktien- und Gegenseitigkeitsgesellschaften liegen mir nur die Angaben aus den Jahren 1887 bis 1893 incl. vor. Ich habe sie in der Übersicht aufgeführt für die Jahre 1887, 1890 und 1893. Dasselbe gilt für die Verteilung der Versicherungen auf die unmittelbaren Städte einerseits, die Ämter anderseits.

---

[1]) Die Versicherungssumme der Immobilien betrug im Jahre 1897/98 5 100 848 300 M., also nur etwas weniger.

Im Jahre 1893 entfielen auf die Aktiengesellschaften 4 255 674 653 M. gleich 93,4% der gesammten Versicherungssumme, auf die Gegenseitigkeitsgesellschaften 298 282 298 M. gleich 6,6 %. Die durchschnittliche Höhe einer Police betrug in demselben Jahre bei den A.-G. M. 6395, bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften dagegen fast das Doppelte, nämlich 12 432 M. Dabei ist zu bemerken, daß sich bei den Aktiengesellschaften eine fallende Tendenz betreffs der durchschnittlichen Policenhöhe bemerkbar macht, während bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften das Gegenteil der Fall ist, eine wohl zu beachtende Thatsache. Ebenso ist bei den Aktiengesellschaften ein geringes Fallen der Prämie zu verzeichnen, während diese bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften erheblich steigt.

Bezüglich der Teilung zwischen unmittelbaren Städten und Ämtern möchte ich hervorheben, daß die Steigerung der Policenzahl von 1887 bis 1893 bei ersteren 37,4% betragen hat, bei letzteren 26,6%. Zugleich hat sich die Zahl der Brandschäden vermehrt um 63,4 % bezw. 29,5%. Die Häufigkeit der Brandfälle ist in den Städten bedeutend geringer als in den Ämtern; so kommen auf 100 Policen im Jahre 1893 0,48 bezw. 0,69 Brandfälle. Dem entspricht es endlich auch, daß z. B. im Jahre 1893 in den Städten nur 23,8% der Prämieneinnahme für Schäden gezahlt wurden, in den Ämtern dagegen 66,9%.

Tabelle 1.

Übersicht über die zur Zeit im Königreiche Bayern zugelassenen Mobiliarversicherungsanstalten.

1. Altonaer Feuerassekurranzverein in Altona, 1830; (1867).[1])
2. Basler Versicherungs-Gesellschaft gegen Feuerschaden in Basel, 1863; (1865).[2])
3. Bayerische Hypotheken- und Wechselbank, Feuer-Versicherungs-anstalt in München, 1835; (1836).
4. Berlinische Feuer-Versicherungs-Anstalt, Berlin 1860; (1860).
5. Brandversicherungsverein Preußischer Staatseisenbahnbeamter in Berlin, 1890; (1898).
6. Colonia, Kölnische Feuerversicherungs-Gesellschaft, Köln, 1839; (1861).

---

[1]) Die beigefügten Jahreszahlen bezeichnen das Gründungsjahr der Gesellschaften. Das Jahr der Zulassung in Bayern habe ich in Klammern hinzugesetzt; für die Oldenburger Gesellschaft konnte ich es nicht in Erfahrung bringen.

[2]) Aktiengesellschaften sind Nr. 2 bis 4, 6 bis 9, 11 bis 25 = 22
Gegenseitigkeitsgesellschaften sind Nr. 1, 5, 10 u. 26 = 4
Sa. 26

7. Deutsche Feuer-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Berlin, 1860; (1865).
8. Deutscher Phönix, Versicherungs-Gesellschaft, Frankfurt a. M., 1845, (1861).
9. Gladbacher Feuer-Versicherungs-Aktiengesellschaft, München-Gladbach, 1861; (1863).
10. Gothaer Feuer-Versicherungs-Bank für Deutschland, Gotha, 1821; (1821 bis 26, 1862).
11. Helvetia, Schweizerische Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, St. Gallen, 1861; (1864).
12. Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt, Leipzig, 1819; (1820 bis 45; 1853).
13. Magdeburger Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Magdeburg, 1844; (1862).
14. München-Aachener Mobiliar-Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Aachen, 1825; (1834).
15. North British and Mercantile Insurance Company, London und Edinburg, 1809; (1874, aber erst 1884 den Betrieb eröffnet).
16. Oldenburger Versicherungs-Gesellschaft, Oldenburg, 1857.
17. Preußische Feuer-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Berlin, 1866; (1887).
18. Preußische National-Versicherungs-Gesellschaft, Stettin, 1845; (1865).
19. Providentia, Frankfurter Versicherungs-Gesellschaft, Frankfurt a. M., 1856; (1864).
20. Schlesische Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Breslau, 1848; (1865).
21. Süddeutsche Feuerversicherungsbank in München, 1893; (1893).
22. Thuringia, Versicherungs-Gesellschaft, Erfurt, 1853; (1865).
23. Union, Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft, Berlin, 1873; (1873).
24. Vaterländische Feuer-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Elberfeld, 1823; (1825 bis 45; 1853).
25. Westdeutsche Versicherungs-Aktienbank, Essen, 1866; (1872).
26. Württembergische Privat-Feuer-Versicherungs-Gesellschaft, Stuttgart, 1828; (1841).

Tabelle 2.

Allgemeine Übersicht über die Entwicklung der Mobiliarfeuerversicherung in Bayern.

Jahr	Zahl der in Kraft bestehenden Policen am 31. Dez.	Gesammtversicherungssumme am 31. Dez. des betr. Jahres M.	Durchschnittliche Höhe einer Police M.	Prämieneinnahme exkl. Ristorni und Rabatt M.	Zahl der zugelassenen Gesellschaften.	Brandschäden:[1] Zahl der Fälle	Brandschäden:[1] Gesammtsumme der bezahlten Schäden M.	Brandschäden:[1] Durchschnittl. Höhe eines Brandschadens M.	Brandschäden:[1] Angemeldete, noch nicht bezahlte Schäden M.	Es treffen Haushaltungen auf eine Police	Es treffen Haushaltungen auf einen Brandschaden	Von 100 Haushaltungen sind versichert
1887	531 600	3 570 223 303	6716	5 674 249	24	3164	2 600 479	822	145 764	2,15	360	46,6
1888	553 016	3 693 120 000	6678	5 865 744	"	2642	2 174 959	823	154 158	2,06	432	48,5
1889	573 849	3 852 591 819	6714	6 119 926	"	2946	2 396 916	814	133 856	1,99	387	50,3
1890	601 173	4 018 078 799	6684	6 353 955	"	3403	2 824 608	830	243 894	1,95	344	51,3
1891	628 785	4 208 474 508	6693	6 577 667	"	3357	2 590 742	771	106 464	1,86	349	53,7
1892	660 949	4 391 898 107	6645	6 967 049	25	4015	3 570 697	889	211 150	1,77	292	56,4
1893	689 473	4 553 956 951	6605	7 095 069	"	4310	3 628 242	842	159 906	1,70	272	58,9
1894	712 718	4 765 257 849	6686	7 647 115	26	4333	4 042 590	933	?	1,64	270	60,9
1895	742 796	4 958 468 680	6675	7 740 609	"	5867	5 055 967	862	?	1,61	204	61,9
1896	767 660	5 101 679 000	6646	8 075 522	"	5008	3 462 290	691	?	1,56	240	64,0
1897	798 629	5 348 665 000	6697	8 222 016	"	5450	4 544 485	834	?	1,50	220	66,6

[1] Wie viel ‰ der Versicherungssumme und wie viel % der Prämieneinnahme die Entschädigungen betrugen, ist S. 63 mitgeteilt.

Tabelle 3.

Verteilung der Versicherungen auf die einzelnen Regierungsbezirke.

Regierungs-Bezirke	Zahl der Policen					Zahl der Haushaltungen nach der Zählung von			Auf 100 Haushaltungen treffen Policen					Zunahme von 1887 bis 1896 in Prozenten
	1887	1890	1893	1896	1897	1885	1890	1895	1887	1890	1893	1896	1897	
Oberbayern	86 253	100 357	114 531	128 693	135 502	209 746	226 375	243 185	41,1	44,3	50,6	52,9	55,7	49,2
Niederbayern	27 347	34 095	39 967	46 440	47 147	133 361	133 139	132 123	20,5	25,6	30,0	35,1	35,7	69,8
Pfalz	79 308	90 133	105 404	117 900	122 078	147 242	152 511	158 552	53,9	59,1	69,1	74,3	77,0	48,7
Oberpfalz	30 120	34 328	41 218	45 851	47 605	111 401	110 822	109 933	27,0	31,0	37,2	41,7	43,3	52,2
Oberfranken	48 246	55 069	64 966	73 114	76 002	118 568	119 130	120 303	40,7	46,2	54,5	60,8	63,2	51,5
Mittelfranken	99 870	110 928	125 472	135 555	140 660	145 085	152 612	157 362	68,8	72,7	82,2	86,1	89,4	35,7
Unterfranken	68 307	76 279	87 572	98 424	104 975	132 311	131 908	131 711	51,6	57,8	66,4	74,7	79,7	44,1
Schwaben	92 149	99 984	110 343	121 683	124 660	142 868	144 589	146 407	64,5	69,1	76,3	83,1	85,1	32,1
Königr. Bayern	531 600	601 173	689 473	767 660	798 629	1 140 582	1 171 086	1 199 576	46,6	51,3	58,9	64,0	66,6	44,4

Tabelle 4.

Verteilung der Versicherungen auf Aktiengesellschaften und Gegenseitigkeitsgesellschaften.

Jahr	Anzahl der Policen		Versicherungssumme		Durchschnittl. Höhe einer Police		Prämien-Einnahme		Durchschnittl. Höhe der Prämie in ‰ der Versicherungssumme	
	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.
1887	514 576	17 024	3 371 045 623	199 177 680	6551	11 700	5 511 400	162 849	1,66	0,82
1890	581 329	19 844	3 777 998 924	240 079 875	6499	12 098	6 131 436	232 519	1,61	0,97
1893	665 480	23 993	4 255 674 653	298 282 298	6395	12 432	6 796 326	298 743	1,59	1,00

Jahr	Zahl der Brandfälle		Gesammtsumme der bezahlten Schäden		Durchschnittl. Höhe eines Brandschadens		Durchschnittl. Schadensvergütung in ‰ der Versicherungssumme		Von der Prämieneinnahme wurden durchschnittl. an Schäden bezahlt		Auf einen Brandfall kommen Policen	
	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.	A.-G.	G.-G.
1887	3 059	105	2 546 049	54 430	832	518	0,76	0,27	46%	33%	168,2	162,1
1890	3 289	114	2 708 137	116 471	823	1022	0,72	0,48	44%	50%	176,7	174,1
1893	4 127	183	3 493 733	138 859	847	759	0,82	0,46	51%	46%	161,2	131,1

Tabelle 5.

Verteilung der Versicherungen auf die unmittelbaren Städte und Bezirksämter (Stadt und Land).

Jahr	Zahl der in Kraft bestehenden Policen			Gesammtversicherungssumme			Durchschnittl. Höhe einer Police			Prämieneinnahme exkl. Ristorni und Rabatt			Durchschnittl. Höhe der Prämien in ‰ der Versicherungssumme		
	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.
1887	154 690	376 910	531 600	1 459 207 041	2 111 016 262	3 570 223 303	9433	5601	6716	2 041 047	3 633 202	5 674 249	1,39	1,72	1,59
1890	183 194	417 979	601 173	1 704 089 350	2 313 989 449	4 018 078 799	9302	5536	6684	2 334 801	4 019 154	6 353 955	1,37	1,74	1,58
1893	212 522	476 951	689 473	1 942 411 849	2 611 545 102	4 553 956 951	9135	5475	6605	2 595 893	4 499 176	7 095 069	1,34	1,72	1,55

Jahr	Zahl der Brandschäden			Gesammtsumme der bezahlten Schäden			Durchschnittl. Höhe eines Brandschadens in Mark			Auf 100 Policen kommen Brandschäden			Durchschnittl. Höhe der Schadensvergütungen in ‰ der Versicherungssumme			Von den Prämieneinnahmen wurden durchschnittl. an Schäden bezahlt in %		
	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.	St.	B.-A.	Kgr.
1887	628	2536	3164	360 311	2 218 197	2 600 479	574	875	822	0,41	0,67	0,59	0,25	1,05	0,73	17,6	61,0	45,8
1890	792	2611	3403	808 385	1 996 152	2 824 608	1021	764	830	0,43	0,62	0,57	0,47	0,86	0,70	34,6	49,7	44,4
1893	1026	3284	4310	618 101	3 010 141	3 628 242	602	917	842	0,48	0,69	0,62	0,32	1,15	0,79	23,8	66,9	51,1

III. Abschnitt.

Die Frage der künftigen Gestaltung des Mobiliarversicherungswesens im Königreiche Bayern.

Ein neuerdings, d. h. seit Ende der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts, bemerkbarer Zug im öffentlichen Leben ist das Drängen nach Verstaatlichung von Arbeitsgebieten, die bisher unangefochten und mit im allgemeinen befriedigendem Erfolge der privaten Unternehmungslust überlassen waren. Das vordem volkstümliche Verlangen, dem staatlichen Zwange oder dem Monopol soweit als möglich fern zu bleiben und private Institutionen für die Bedürfnisse des öffentlichen Lebens zu bevorzugen, scheint nach und nach einem gewissen Begehren nach Staatseinrichtungen weichen zu sollen, wenigstens verstehen es die einzelnen Anhänger und Befürworter dieser staatssozialistischen Theorie, diesen Eindruck durch ihr zuversichtliches Auftreten zu erwecken und eben durch dieses auch teilweise die große Masse in ihr Lager zu ziehen.

Mag bei dieser oder jener dem Volke dienenden Einrichtung die Mitwirkung der staatlichen Autorität oder das Eintreten des Staates selbst als Subjekt der Thätigkeit auch wünschenswert oder vielleicht gar notwendig sein, verfehlt und in der zu erwartenden Wirkung falsch berechnet sind meines Erachtens die auf Herbeiführung staatlichen Eingreifens gerichteten Bestrebungen zweifellos hinsichtlich des deutschen, speziell bayrischen Privatfeuerversicherungswesens.

Die Frage der Verstaatlichung des Versicherungswesens überhaupt, insonderheit der Feuerversicherung, ist in der neueren Zeit namentlich von Ad. Wagner, zuerst 1881 in der Tübinger Zeitschrift, behandelt worden und zwar im bejahenden Sinne. Er behauptet, die Versicherung sei ihrer Natur nach kein Geschäft mit berechtigtem Erwerbszweck. Sie sei eine öffentliche Einrichtung wie das Geldwesen, Post, Telegraphie und sonstige staatliche Verkehrseinrichtungen.

Es ist hier nicht der Platz für ausführliche, allgemeine Erörterungen für und wider die Verstaatlichung des Versicherungswesens: ich werde die Frage noch unten kurz berühren. Nur das eine möchte ich von vornherein festlegen, daß man den staatlichen Betrieb nur dann einführen soll, wenn der privatwirtschaftliche nicht ausreicht oder vielmehr als solcher nicht ausreichen kann, d. h. wenn derselbe trotz vorgenommener Reformen nicht zu einem ausreichenden gestaltet werden kann. Ist das der Fall, gut, so lasse man ihn fallen und scheue sich nicht, mit dem Hergebrachten zu brechen. Ob und in welchem Umfange dies zu geschehen hat, das kann man jedoch nur im einzelnen Falle prüfen auf Grund der jeweiligen thatsächlichen Verhältnisse, das ist keine Frage, die im Prinzip zu entscheiden ist.

---

1. Kapitel.

Welche Betriebsart käme bei einer etwaigen Umgestaltung des Mobiliarfeuerversicherungswesens in Betracht?

So will ich denn gleich an die uns speziell interessierende Frage herantreten: „Was soll man in Bayern thun?“ Soll man die Mobiliarfeuerversicherung den Privatgesellschaften allein überlassen? Soll man ihnen eine Gegenseitigkeitsanstalt unter staatlicher Leitung zur Konkurrenz an die Seite stellen? Oder soll man endlich eine Monopolanstalt gründen, sei es mit, sei es ohne Beitrittszwang?

Man muß zugeben, daß Bayern an und für sich gewiß kein ungünstiges Terrain ist für die Anhänger der Verstaatlichung. Seiner Größe und Lage nach ist es wohl nicht ungeeignet, die Lebensbedingungen für einen staatlichen Versicherungsbetrieb zu liefern, so daß also derartige Projekte nicht von vornherein als gänzlich aussichtslos abzuweisen sind, hat es doch auch bereits genügend praktische Erfahrungen auf diesem Gebiete gesammelt.

Die Immobiliarfeuerversicherung ist längst in den Händen des Staates, und im Anschluß daran besteht, freilich ohne Monopol oder Beitrittszwang, eine staatlich geleitete Hagelversicherungsanstalt und eine ebensolche Vieh- sowie eine Pferdeversicherungsanstalt. An Neigung für den staatlichen Betrieb von Versicherungsgeschäften mangelt es also keineswegs, und wenn man aus der Stimmung der Majorität in der Abgeordnetenkammer auf die im ganzen Lande schließen dürfte, so müßte man sagen, die Bevölkerung wünsche nichts sehnlicher, als daß der Staat auch die Mobiliarversicherung übernehme.

Doch wie ist es denn mit diesen Wünschen des Volkes im Grunde genommen bestellt? Ich vermute, daß dieselben, soweit sie vorhanden sind, und zur Zeit sind dieselben unverkennbar sehr stark vorhanden, entweder auf einer mangelhaften Kenntnis der thatsächlichen Verhältnisse beruhen oder erst durch die Agitation geweckt sind. Ja, ich möchte fast mit dem Abg. Joh. Geiger sagen: „Der Wunsch kommt mehr aus dem Fraktionslokal als aus der Mitte des Volkes selber.“ Gewiß, zur Zeit werden viele Stimmen des Volkes für Verstaatlichung sein, aber ich glaube, die Stimmung ist mehr eine künstlich gemachte, und wenn man in den betreffenden Bauernvereinen, aus welchen hauptsächlich die Wünsche kommen, den Leuten Aufklärung geben wollte über das, was sie von einer Staatsanstalt wirklich zu erwarten hätten, würden dieselben weniger geneigt sein, eine solche herbeizuführen.

Auf einen Zwischenfall möchte ich bei dieser Gelegenheit noch aufmerksam machen, der meines Erachtens wohl der Beachtung wert ist und manche Agitation für Verstaatlichung der Mobiliarversicherung in einem anderen Lichte erscheinen läßt.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 14. März 1894 erklärte der verstorbene Zentrumsabgeordnete Dr. Ratzinger wörtlich folgendes: [1])

„Diese München-Aachener Gesellschaft ist mitten in der katholischen Kaiserstadt Aachen eine feste Burg des Luthertums, und wer es nicht glaubt, der kann es dort erfahren. Ja, man muß die Thatsachen aussprechen, welche vorhanden sind. Ich bin deswegen in keiner Weise intolerant, aber diese Herren sind intolerant, indem sie ihre Macht und ihren Einfluß zu Gunsten von konfessionellen Bestrebungen benützen, zu Dingen, die ich bei dem Versicherungswesen absolut ausgeschlossen wissen will.“

Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man aus diesen Worten den Schluß zieht, daß nicht nur wirtschaftliche und soziale Gründe für das Verhalten eines großen Teiles der Abgeordneten in der Frage der Mobiliarversicherung das treibende Agens bilden.

Doch dem sei, wie es wolle, jedenfalls muß man mit der Thatsache rechnen, daß die bayrische Zentrumspartei dem Privatbetriebe feindlich gesinnt ist, sowie daß dieselbe im Verein mit den gleichfalls der Verstaatlichung günstigen Bauernbündlern und Sozialisten in der Kammer der Abgeordneten über eine vollkommene Majorität verfügt. Sollte sich auch in der Kammer der Reichsräte ebenso eine Mehrheit für Einführung irgend einer staatlichen Mobiliarversicherungsanstalt finden, so ist wohl anzunehmen, daß die Regierung mit der Zeit den

---

[1]) S. K. d. Abg. 1893/94 Sten. Ber. Bd. III S. 251.

bisherigen Widerstand aufgeben wird, und daß man dann über kurz oder lang eine neue staatliche Anstalt haben wird.

Hiermit, wie gesagt, muß man rechnen, man muß darauf gefaßt sein, daß früher oder später eine Änderung bezüglich der Mobiliarfeuerversicherung in Bayern eintreten kann, eine Änderung, über deren Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit die Ansichten sehr geteilt sind, die jedoch, wie wir später sehen werden, nicht anzustreben ist.

Will man eine Änderung herbeiführen, so muß man sich zunächst über das „Wie" klar werden. Zwei Möglichkeiten sind gegeben: man kann eine fakultative Konkurrenzanstalt unter staatlicher Leitung gründen oder man führt das Monopol ein. Beide Vorschläge haben ihre Anhänger und ihre Gegner.

1. Die Monopolanstalt.

Der extreme Standpunkt ist der, daß man sagt, die Mobiliarfeuerversicherung müsse überhaupt der Privatspekulation entzogen werden, man dürfe nicht auf halbem Wege stehen bleiben, sondern müsse konsequent vorgehen. So gut wie man dazu übergegangen sei, andere Zweige der Versicherung der staatlichen Leitung zu unterstellen unter Ausschluß des Privatbetriebes, so gut wie man Post, Eisenbahnen, Telegraphie ꝛc. verstaatlicht habe, ebenso solle man nicht zögern, einen Schritt weiter zu gehen und auch betreffs der Mobiliarversicherung dieselbe Politik verfolgen.

Ich muß gestehen, daß eine derartige Aussicht zum Teil etwas Verlockendes hat und daß ein starker Zug sich in dieser Richtung geltend macht. Gerade in Bayern hat man mit dem staatlichen Institut der Gebäudeversicherung gute Erfolge erzielt. Doch man denke stets daran, wie man dazu kam, diese Anstalt ins Leben zu rufen. Deren Berechtigung ist eben eine rein historische. Sie wurde errichtet zu einer Zeit, in der man noch gar nicht oder doch nur wenig daran dachte, durch Privatgesellschaften Schutz gegen Feuersgefahr zu schaffen.

Anders liegen die Verhältnisse bei der Mobiliarversicherung. Diese ist in Bayern von jeher in den Händen der Privatunternehmer gewesen, und ich denke, man solle sie denselben nicht entziehen, solange nicht das dringende Bedürfnis hierzu vorliegt.

In den 30er Jahren des vorigen Jahrhnnderts lagen die Verhältnisse noch anders. Damals konnte es noch in der Allerhöchsten Bekanntmachung vom 10. Februar 1834 ausgesprochen werden:

„Längst war unser vaterländisches Bestreben dahin gerichtet, unserem Reiche die Wohlthat einer wohlgeordneten Mobiliarfeuerversicherungs-

anstalt zuzuwenden. Bisher scheiterte Unser Bemühen an der Nichtverfügbarkeit von Staatsmitteln zur Begründung einer deßfallsigen Staatsanstalt und den einer gegenseitigen Versicherung im Wege stehenden Hindernissen."

Damals war eben ein absolutes Bedürfnis vorhanden, jetzt nicht, wie später gezeigt werden wird.

Wollte man jetzt den Privatgesellschaften plötzlich gebieten, ihre Thätigkeit in Bayern einzustellen, so wäre das geradezu ein „Gewaltakt", vor dem nach dem Ausspruche des Ministers des Innern Freiherrn von Feilitzsch die Regierung sich scheut und in den sie nicht einwilligen will. Man muß berücksichtigen, daß die Privatgesellschaften sicher eine große Berechtigung haben und daß sie es nicht verdienen, unter allen Umständen als in ihrer Existenz unberechtigt verurteilt zu werden, denn lediglich der Privatindustrie verdanken wir heute den hohen Stand unseres Versicherungswesens.

Eine absolute Verdrängung der Privatgesellschaften ließe sich, wie schon oben gesagt, nur rechtfertigen durch ein hierfür vorhandenes entschiedenes Bedürfnis. Ist dasselbe nicht da, so muß man diese völlige Regalisierung des Versicherungswesens, wie Roscher sagt, als einen der gefährlichsten Rückschritte beklagen.[1])

„Die volkswirtschaftliche Ersparnis an Arbeit und Kapital, welche davon gehofft wird, ist sehr zweifelhaft; desto gewisser die davon gefürchtete Steigerung der Staatsallmacht, um so gefährlicher, doppelt gefährlich, wenn die allerdings große Schwierigkeit, die Prämienhöhe streng nach dem Gefahrengrade abzustufen, die Tarifierung zur reinen Willkürsache macht und nun etwa dazu verleitete, auf dem Wege der Assekuranz eine erzwungene Mildthätigkeit, Ausgleichung der Vermögensunterschiede u. s. w. anzustreben."

Ein weiterer Punkt, der bei eventueller Einführung des Monopols zu beachten wäre und der besonders von seiten der Regierung bisher ins Treffen geführt wurde, ist der, daß man vom staatsrechtlichen Standpunkte aus Bedenken gegen dieselbe haben könnte.

Nach Art. IV Nr. 1 der Reichsverfassung unterliegen die Bestimmungen über die Gewerbebetriebe, einschließlich des Versicherungswesens, der Beaufsichtigung seitens des Reichs und der Gesetzgebung desselben. Diese Bestimmung erleidet eine Einschränkung insofern, als durch Nr. 4 des sogen. Versailler Schlußprotokolls vom 23. November 1870[2]) „in Anbetracht der in Bayern bestehenden besonderen Verhältnisse bezüglich des Immobiliarversicherungswesens und des engen Zusammenhanges

---

[1]) S. Roscher, Grundlagen 20. Aufl. 1892 S. 645.

[2]) S. Reichsgesetzblatt 1871 S. 23.

desselben mit dem Hypothekenkreditwesen" festgestellt ist, „daß, wenn sich die Gesetzgebung des Bundes mit dem Immobiliarversicherungswesen befassen sollte, die vom Bunde zu erlassenden gesetzlichen Bestimmungen in Bayern nur mit Zustimmung der bayrischen Regierung Geltung erlangen können".

Dies Reservatrecht für Immobiliarversicherung besteht also, nicht aber auch ein gleiches für die Mobiliarversicherung. „Wenn nun heute das Reich," sagte bisher die Regierung, „die Gesetzgebung über das Versicherungswesen in die Hand nimmt, und dann Bestimmungen trifft, die mit dem Bestehen einer Monopolanstalt in Bayern nicht vereinbar sind, so könnte man diese möglicherweise nicht aufrecht erhalten."

Nun, das Reich hat endlich den Anfang gemacht mit der reichsgesetzlichen Regelung des Versicherungswesens: unterm 12. Mai 1901 ist das „Gesetz über die privaten Versicherungsunternehmungen" erlassen worden.[1])

Wie stellt sich nun dieses zu unserer Frage? In § 5 heißt es:

„Die Ertheilung der Erlaubniß[2]) erfolgt unabhängig von dem Nachweis eines Bedürfnisses und, sofern nicht der Wirkungskreis des Unternehmens nach dem Geschäftsplan auf eine bestimmte Zeit oder auf ein kleineres Gebiet beschränkt ist, ohne Zeitbeschränkung beziehungsweise für den Umfang des Reiches."

Diese Bestimmung, daß die Konzessionierung einer Gesellschaft für den Umfang des Reiches erfolgt, könnte allerdings einer einzelstaatlichen Monopolanstalt verhängnisvoll werden. Doch dies liegt nicht in der Absicht des Gesetzgebers.

In den Erläuterungen zu dem Gesetzentwurfe, wie er am 26. Nov. 1898 der öffentlichen Kritik unterbreitet wurde, heißt es denn auch ausdrücklich:

„Der Entwurf verzichtet darauf, zu der Frage, innerhalb welcher Grenzen auf dem Gebiete des Versicherungswesens der Privatbetrieb einerseits und der öffentliche, insbesondere staatliche Betrieb andererseits berechtigt und zweckmäßig und daher gesetzlich zuzulassen sei, Stellung zu nehmen. Diese Frage, die zu verschiedenen Zeiten, für die verschiedenen Versicherungszweige und für die verschiedenen Theile des Reiches sehr verschiedener Beantwortung fähig sein kann, muß nach den jeweiligen thatsächlichen und örtlichen Verhältnissen entschieden werden, eignet sich also nicht für die reichsgesetzliche Regelung. Es wäre ein

---

[1]) Reichsgesetzblatt 1901 S. 139 f.

[2]) Die Erlaubnis wird, wenn der Geschäftsbetrieb nicht auf das Gebiet eines Bundesstaats beschränkt ist, von der Reichsbehörde erteilt.

verfehltes Beginnen, der naturgemäßen Entwicklung auf diesem Gebiete durch die Gesetzgebung des Reiches vorgreifen zu wollen. Vor allem aber läge es von der eigentlichen Aufgabe des Entwurfes, der dem hervorgetretenen dringenden Bedürfnis entsprechend dem privaten Versicherungsbetriebe, soweit er gegenwärtig besteht und sich künftighin entfalten wird, eine zweckmäßige rechtliche Ordnung bieten will, weitab, die künftige Entwicklung des öffentlichen und des privaten Betriebes meistern und das Arbeitsfeld beider abstecken zu wollen. Die Entscheidung darüber, wieweit zur geeigneten Befriedigung des Versicherungsbedürfnisses und zur Erreichung des Versicherungszweckes, bei dem öffentliche Interessen in mehrfacher Beziehung beteiligt sein können, öffentliche Anstalten ins Leben zu rufen oder zu betheiligen sind, bildet bei der Verschiedenheit der in Betracht kommenden örtlichen Verhältnisse mit Recht eine wichtige Aufgabe der Landesverwaltung in den Einzelstaaten, und hierbei wird es auch fernerhin sein Bewenden haben müssen. Eine Verschiebung hierin anzustreben, wäre ebenso ungerechtfertigt wie aussichtslos und nur geeignet, das Zustandekommen des allseitig und nicht am wenigsten von den privaten Versicherungsanstalten selbst gewünschten Versicherungsgesetzes zu gefährden."

Diesen Wünschen der Reichsregierung entsprechend gelangte denn auch das Gesetz zur Annahme und speziell der § 120, welcher bestimmt:

„Unberührt bleiben die landesgesetzlichen Vorschriften, nach denen der Betrieb bestimmter Versicherungsgeschäfte öffentlichen Anstalten vorbehalten ist."

Somit können Geschäfte, die bisher den Privatgesellschaften überlassen sind, künftig an und für sich sehr wohl monopolisiert werden, und die Bedenken, welche die bayrische Regierung bisher in dieser Richtung geltend machte, sind hinfällig geworden.

Was endlich die technische Seite der Mobiliarfeuerversicherung anlangt, so glaube ich sehr wohl, daß es möglich wäre, den Staatsbetrieb in Bayern als Monopol einzuführen. Vor allem halte ich die räumliche Ausdehnung Bayerns für groß genug, um die für die Feuerversicherung absolut notwendige Verteilung des Risikos zu ermöglichen. Den besten Beweis für diese Möglichkeit liefert ja auch die erfolgreiche Thätigkeit der Immobiliarbrandversicherungsanstalt. [1])

Es ist allerdings nicht zu verkennen, daß durch die gleichzeitige Übernahme sowohl der Immobiliar- wie der Mobiliarversicherung durch Staatsanstalten eine ungeheure Steigerung der Gefahr, bei einer großen

---

[1]) Bei der Immobiliarbrandversicherung betrug 1897/1898 die versicherte Summe rund 5100 Millionen Mark, die in Bayern versicherten Mobilien beliefen sich 1897 auf rund 5349 Millionen Mark.

Brandkatastrophe finanziell zu versagen, eintritt, doch glaube ich, daß selbst in diesem ungünstigsten Falle immer noch der Kredit des Staates ausreichen wird, einen Zusammenbruch der Anstalt zu verhindern.

Auch wird man im Laufe der Jahre einen bedeutenden Reservefonds ansammeln können, auf den man in außergewöhnlich schweren Brandjahren zurückgreifen könnte, wie denn auch die Immobiliarbrandversicherungsanstalt für das Jahr 1897/98 einen Reserve- bezw. Vorschußfonds von 14 255 800 Mk. zu verzeichnen hat, der ungefähr das Dreifache der jährlichen Entschädigungen beträgt.

Endlich bliebe ja auch die Möglichkeit, wenigstens für den Anfang, daß die staatlichen Anstalten gegen eine derartige Gefahr sich durch Rückversicherung zu schützen suchen. Sollte das Solidaritätsgefühl der Privatgesellschaften groß genug sein, und ich glaube, es ist es, Rückdeckung von Risiken der staatlichen Anstalten abzulehnen, so blieben immer noch die öffentlichen Sozietäten, die zweifellos derartige Rückversicherungen übernehmen würden. Auf die Dauer wird allerdings eine Monopolanstalt, die auf eine Versicherungssumme von 5 bis 6 Milliarden sich stützt, ihren Rückhalt in den Reserven suchen müssen und auch können.

Fasse ich nun kurz meine Stellungnahme zur Einführung eines Monopols zusammen, so muß ich sagen: Ich halte dieselbe durchaus vom staatsrechtlichen und technischen Standpunkte aus für möglich, hege aber vom prinzipiellen Standpunkte aus starke Bedenken, solange nicht ein dringendes Bedürfnis für dieselbe vorliegt.

2. Eine Konkurrenzanstalt unter staatlicher Leitung.

Anders möchte ich eine Konkurrenzanstalt unter staatlicher Leitung beurteilen. Diese würde meines Erachtens keine Aussicht haben, unter den jetzigen Verhältnissen zu prosperieren und ihren Zweck zu erreichen. Ich glaube, über kurz oder lang würde das Unternehmen in eine solche Lage geraten, daß man entweder doch zum Monopol kommen oder daß man sagen müßte: „Es ist besser, wir heben die ganze Anstalt wieder auf.“ [1])

Wer würde denn diese neue Anstalt aufsuchen? Hauptsächlich würden doch schlechte Risiken in dieselbe hineinkommen, Risiken von Personen, die zur Zeit unzufrieden sind und deshalb an den Staat und dessen Anstalt sich anklammern und dort besser fahren wollen. Von den

[1]) Der hin und wieder laut gewordene Gedanke, die staatliche Konkurrenzanstalt in der Weise zu begründen, daß man ihr alle neu abgeschlossenen Versicherungen zuwiese, setzt doch die Absicht voraus, nach Ablauf der z. Zt. bestehenden Versicherungsverträge das Monopol einzuführen.

Gesellschaften würde man wahrscheinlich sehr wenige Versicherungen herüberbekommen, jedenfalls nur die, welche wegen hoher Feuersgefahr hohe Prämien zahlen müssen. Die Privatgesellschaften könnten dann sogar noch bedeutend weiter mit ihren Prämien heruntergehen, indem sie ihre schlechten Risiken abstießen, indem sie sich von dem feuergefährlichen platten Lande zurückzögen und indem sie die Vereinbarungen nicht mehr innehielten welche die Regierung mit ihnen getroffen hat.[1])

Wären wir noch 30 oder 40 Jahre zurück, wo das Mobiliarversicherungswesen noch nicht annähernd die jetzige Ausdehnung hatte, so läge die Sache praktisch durchaus anders. Dann wäre noch eine genügende Menge von Versicherungen frei, sodaß der Staat wohl die Konkurrenz mit den Gesellschaften aufnehmen könnte. Heute aber sind die Versicherungsgesellschaften schon zu zahlreich, und alle guten Risiken sind in ihrem Besitz, so daß einer fakultativen Staatsanstalt nur die schlechten blieben und gerade das, was die Bevölkerung sich von einer staatlichen Versicherung außer einer leichteren und koulanteren Schadensregulierung verspricht, nämlich eine Verbilligung der Prämien, nicht eintreten könnte. Im Gegenteil, die Staatsanstalt würde unter solchen Verhältnissen zweifellos noch höhere Prämien nehmen müssen als die Privatgesellschaften, oder aber der Staat müßte stets beträchtliche Zuschüsse leisten, so daß dieselbe mehr eine Wohlthätigkeitsanstalt würde, wie es jetzt die staatliche Hagel- und Viehversicherung ist.[2]) Unter solchen Umständen würde man, wie gesagt, wahrscheinlich die ganze Sache wieder aufgeben oder aber doch das Monopol einführen.[3])

---

[1]) Der Einwand, daß ein solches Gebahren die Konzessionsentziehung zur Folge haben würde, ist doch kaum angebracht; denn geschähe dies, so wäre die staatliche Anstalt eben keine Konkurrenzanstalt mehr, die wir hier betrachten wollen, sondern man wäre ohne weiteres beim Monopol angelangt.

[2]) Die Bedingungen, um aus der Mobiliarbrandversicherung eine Wohlthätigkeitsanstalt zu machen, liegen übrigens, selbst wenn man die Berechtigung einer solchen zugeben wollte, nicht entfernt ebenso günstig, wie bei der Hagel- und Viehversicherung. Hagel können die Leute glücklicherweise nicht erzeugen und bei den Viehverlusten ist die Hälfte des Schadens den Ortsverbänden überbunden, wodurch diese ein intensives Interesse an der Kontrolle der Viehbesitzer haben.

[3]) Die in Tirol seit dem 1. Juni 1875 bestehende Mobilienbrandversicherungsanstalt ist m. E. von zu lokaler Bedeutung, um von ihr auf eine in Bayern zu errichtende Anstalt Schlüsse zu ziehen. Im Jahre 1893 hatte sie einen Versicherungsbestand von 36 811 500 fl. bei einer Entschädigungssumme von 57 766 fl. und einem Prämiensatze von 2,2 ‰, der im Durchschnitt der Jahre 1884—1893 jedoch nur 1,79 ‰, 1890—99 aber 2,2 ‰ betrug; also ein höherer Prämiensatz als der der Privatgesellschaften in Bayern. Die Verwaltungskosten betrugen 16 804 fl. = 20,1 % der Prämieneinnahme. Näheres s. v. Zimmeter, Die Fonde u. s. w. S. 399 ff. Am Schluß des Jahres 1899 waren von 50 337 Parteien Mobilien ~~im Betrag~~ von 97 618 720 Kronen versichert. Die Reserve betrug 326 550 Kronen. Seit 1898 hat die Anstalt Rückversicherung bei der Münchener Rückversicherungsgesellschaft.

Ich sage deshalb: wer überhaupt eine staatliche Mobiliarversicherung ernstlich will, in erster Linie natürlich der, der da sagt, die Versicherung dürfe kein Objekt für die privatkapitalistische Spekulation sein, muß einzig und allein das Staatsmonopol als Ziel ins Auge fassen.

Und so möchte ich denn auch für die Folge eine staatliche Konkurrenzanstalt ganz außer Betracht lassen und der weiteren Untersuchung lediglich die Monopolanstalt zu Grunde legen.

---

2. Kapitel.

Liegt ein Bedürfnis vor, in Bayern die Mobiliarfeuerversicherung zu verstaatlichen?

Wie ich oben schon sagte, können die vorhandenen prinzipiellen Bedenken gegen die Einführung des Monopols für mich nur in dem einzigen Falle behoben werden, daß sich nachweisen läßt, daß thatsächlich ein dringendes Bedürfnis für dieselbe vorliegt und daß die vorhandenen Mißstände wirklich derartige sind, daß sie nur durch den Übergang zum Staatsbetriebe beseitigt werden können.

Die Hauptvorwürfe, die man den Privatgesellschaften macht, sind die, daß dieselben in der Ablehnung von Anträgen zu rigoros verführen, daß sie zu teuer arbeiteten und daß sie gestützt auf harte Versicherungsbedingungen nicht koulant genug seien bei der Entschädigung etwaiger Brandfälle. Man hält ihnen vor, daß sie sich zu sehr von ihrem Erwerbsinteresse leiten ließen anstatt auch das Wohl der Versicherten, der Allgemeinheit im Auge zu haben.

Betrachten wir zunächst den Abschluß des Versicherungsvertrages, so möchte ich da folgende zwei Punkte hervorheben. Soll das Mobiliarfeuerversicherungswesen den berechtigten Anforderungen genügen, so muß

1. die Möglichkeit der Versicherungsnahme gegeben sein, d. h. jeder muß Gelegenheit haben, sein Mobiliar versichern zu können:

2. die als Entgelt zu zahlende Prämie darf keine unverhältnismäßig hohe sein, sie darf nicht zu einem übermäßig hohen Gewinn des Versicherungsgebers führen.

1. Die Versicherungsgelegenheit.

Man kann mit gutem Rechte sagen, daß augenblicklich jedermann im Königreiche Bayern, der sein Mobiliar versichern will, hierzu

Gelegenheit hat; jede entgegengesetzte Behauptung muß als durchausunrichtig und als nicht den Thatsachen entsprechend zurückgewiesen werden.

Daß gute Risiken überall bei den Privatgesellschaften ein Unterkommen finden, braucht wohl nicht hervorgehoben zu werden. Um schlechte Risiken dagegen werden dieselben sich selbstverständlich nicht sonderlich bemühen, sie werden dieselben aber auch nicht zurückweisen können. Sollte dies trotzdem von einzelnen Gesellschaften geschehen, so ist durch die sog. Versicherungsgemeinschaft Gelegenheit geboten, auch diese unterzubringen.

Die in Bayern zugelassenen Gesellschaften haben schon im Jahre 1886 diese bayrische Versicherungsgemeinschaft gebildet, welche die Verpflichtung übernahm, in denjenigen Orten, welche als „gemiedene" zu erachten oder welche dieser Kategorie einzureihen sind, Risiken in Deckung zu nehmen, wenn dieselben zuvor von zwei einzelnen Gesellschaften abgelehnt seien. Unterm 7. Juni 1892 erklärte sich der „Verband Deutscher Privat-Feuerversicherungs-Gesellschaften" bereit, auch allen Versicherungsbedürftigen aus andern Orten die Versicherung zu ermöglichen unter derselben Voraussetzung und für den Fall, daß die Versicherungssumme 30 000 Mk. nicht übersteige.[1]) Später wurde diese Zusage von allen Gesellschaften als verbindlich anerkannt.[2])

Leider wird jedoch diese Versicherungsgemeinschaft nur sehr wenig in Anspruch genommen, so daß es offenbar nicht an Gelegenheit, sondern an dem Willen zu versichern fehlt.[3])

Würde nun eine staatliche Versicherungsanstalt das Versicherungsbedürfnis in gleicher Weise oder in noch weiterem Umfange befriedigen können? In gleicher Weise wohl, aber weiter auch nicht. Es gibt ja immer noch Risiken, die überhaupt nicht versichert werden können, objektiv und subjektiv unannehmbare. Als solche sind zu bezeichnen, und zwar als objektiv unannehmbar:

Versicherungen in Gebäuden, welche nach Art. 9 des Gesetzes vom 3. April 1875 auch von der Versicherung bei der bayrischen Landesbrandkasse ausgeschlossen sind; als subjektiv unannehmbar dagegen die „Versicherungen von Leuten, welche nicht ordnungsliebend, nicht zahlungsfähig, nicht von unbescholtenem Rufe sind, sowie von solchen, deren Gebäude sich in einem verwahrlosten Zustande befinden, — außerdem

---

[1]) S. Ministerial-Entschließung v. 10. Okt. 1886.

[2]) Ebenda v. 2. Juli 1895.

[3]) Die im Jahre 1886 ins Leben gerufene Versicherungsgemeinschaft hatte bis 1894, also innerhalb 9 Jahren, nur eine Prämieneinnahme von 21 000 M., Demgegenüber steht eine Ausgabe für Schäden und Kosten von ca. 32 500 M., so daß die Gesellschaften einen Verlust von ca. 11 500 M. hatten.

S. Ziegler, Denkschrift [illegible]

aber auch die Versicherungen von Leuten, die in Orten wohnen, bei deren Einwohnerschaft Sorglosigkeit, Indolenz, Spekulationssucht, Mangel guten Sinnes für Ordnung und Gesetzlichkeit, Gleichgültigkeit gegen Einführung und Beobachtung von Vorsichts- und Schutzmaßregeln gegen Feuersgefahr in einer Weise zu Tage treten, daß die Mobiliarfeuerversicherung nur geeignet erscheint, auch eine Gefährdung der dabei sehr interessierten Gebäudeversicherung und der Sicherheitszustände des Ortes resp. des ganzen Bezirkes zu veranlassen."

Diese direkt unannehmbaren Risiken würden auch bei einer Staatsanstalt auf keinen Fall in Versicherung genommen werden können. Ein Ablehnungsrecht in dieser beschränkten Form müßte sich jede Staatsanstalt zum mindesten vorbehalten. Die sog. öffentlichen Sozietäten in Preußen, welche in vieler Beziehung staatlich geleiteten Gegenseitigkeitsanstalten sehr nahe stehen, haben in ihren Satzungen ebenfalls teils sehr weite Ablehnungsbefugnisse, von denen entsprechender Gebrauch gemacht wird.

Die Gründe, die für diese Verhältnisse maßgebend sind, liegen nicht allein auf versicherungstechnischem Gebiete, sondern auch auf moralischem und sozialem; sie sind für Privatgesellschaften wie für die Staatsanstalt gleich wichtig.

Aus dem Gesagten geht wohl zur Genüge hervor, daß durch Errichtung einer staatlichen Versicherungsanstalt bezüglich der Befriedigung des Versicherungsbedürfnisses eine Besserung nicht eintreten würde, da eine solche überhaupt nicht möglich ist, und daß es nicht an den Versicherungsgebern liegt, wenn noch nicht alle Haushaltungen einer genügenden Sicherung gegen Feuersgefahr teilhaftig sind.

Leider hat ja trotz der beträchtlichen Steigerung der versicherten Haushaltungen von 46,6 % auf 66,6 % während der Jahre 1887 bis 1897 gerade auf dem Lande und unter den ärmeren Schichten der Bevölkerung die Mobiliarversicherung noch längst nicht die gewünschte allgemeine Verbreitung gefunden, doch man glaube nicht, daß dies ohne weiteres durch Errichtung einer Staatsanstalt erreicht würde. Hierzu wird es noch längerer Zeit bedürfen, und vor allem bei der Landbevölkerung wird es nötig sein, sie erst zur Versicherungsnahme zu erziehen. Es wird darauf ankommen, möglichst jedermann im Lande klar zu machen, daß ihm Gelegenheit geboten ist, bei soliden Gesellschaften zu versichern und daß diese Versicherungsnahme eine unbedingte Notwendigkeit ist. Speziell in den Bauernvereinen möge man die Mitglieder immer von neuem dazu anhalten, ihr Mobiliar zu versichern; es würde dies ein größeres Verdienst sein, als wenn man denselben unberechtigte Hoffnungen macht auf eine zukünftige Staatsanstalt, bei welcher man so und so billig und gut versichern könne,

während die Privatgesellschaften nur darauf ausgingen, hohe Gewinne einzuheimsen.

Man möge stets dabei das bedenken, daß in Bayern die Gelegenheit zu versichern geboten wird wie leicht in keinem anderen Lande und daß nicht im geringsten ein Anlaß vorliegt, wegen etwaigen Mangels an einer solchen eine Änderung in der Betriebsart herbeizuführen.

2. Die Höhe der zu entrichtenden Prämien.

Ist man nun aber nicht gezwungen, die Möglichkeit seine Fahrhabe zu versichern mit unverhältnismäßigen Opfern zu erkaufen, und ziehen die Gesellschaften auf der anderen Seite aus denselben nicht einen ebenfalls unverhältnismäßig hohen Gewinn?

Wir kommen hiermit zu dem wichtigsten und ausschlaggebenden Moment für die ganze Frage der Verstaatlichung der Mobiliarfeuerversicherung. Hierin haben wir in erster Linie die Triebfeder zu suchen für das Vorgehen der Verstaatlichungsfreunde. Zu große Gewinne der Aktionäre auf Kosten der Versicherten, das ist der Hauptvorwurf, der den Privatgesellschaften gemacht wird. Man legt diesen zur Last, daß die von ihnen erhobenen Prämiensätze in Rücksicht auf die fortschreitende Verminderung der Brandgefahr durch Vermehrung und Vervollkommnung der Feuerwehren, durch Verbesserung der Feuerlöscheinrichtungen, durch Versorgung der Orte mit Wasser und durch Verschärfung der feuer- und brandpolizeilichen Vorschriften viel zu hoch gegriffen seien.

Ein Vorwurf in dieser speziellen Richtung zunächst, daß nämlich der Rückgang der Prämien nicht Schritt gehalten habe mit der verminderten Feuersgefahr, läßt sich den Gesellschaften jedoch kaum machen. Vor allem möchte ich das Eine feststellen, daß man von einer solchen Verminderung der Brandgefahr nicht sprechen kann, weil dieselbe einfach nicht existiert, und daß man infolgedessen auf Grund derselben auch keine Ermäßigung der Prämien beanspruchen kann.

Wie liegen denn die Verhältnisse in Wirklichkeit? Leider stehen mir bei der erst wenige Jahre zurückdatierenden Statistik des Mobiliarversicherungswesens Zahlen nur für einen kurzen Zeitraum zur Verfügung, aber vielleicht genügen diese, um sich ein Bild von der wirklichen Brandgefahr zu machen. Wenn man behauptet, dieselbe sei eine geringere geworden, so müßte sich das doch zeigen in dem abnehmenden Verhältnis der jährlich ausgezahlten Schadensersatzsummen zur gesammten Versicherungssumme. Ich finde da nun folgende Resultate:

Auf 1000 M. Versicherungssumme kamen durchschnittlich Schadensvergütungen in Mark:

Jahr	Betrag	
1887	0.73 M.	Im Durchschnitt 1887 bis 1891: 0.65 M.
1888	0.59 „	
1889	0.62 „	
1890	0.70 „	
1891	0.62 „	
1892	0.81 „	Im Durchschnitt 1892 bis 1897: 0.84 M.
1893	0.80 „	
1894	0.85 „	
1895	1.02 „	
1896	0.68 „	
1897	0.85 „	

Wie man hieraus eine Verminderung der Brandgefahr herauslesen kann, ist mir nicht verständlich; ich denke, das Gegenteil wäre der Fall.

Dasselbe Resultat finden wir, wenn wir folgende Zahlenreihen betrachten:

Von der Prämieneinnahme wurden durchschnittlich an Brandschäden bezahlt:

Jahr	Anteil	
1887	45,8 %	Im Durchschnitt 1887 bis 1891: 41,2 %
1888	37,1 %	
1889	39,2 %	
1890	44,5 %	
1891	39,4 %	
1892	51,3 %	Im Durchschnitt 1892 bis 1897: 53,1 %
1893	51,1 %	
1894	52,9 %	
1895	65,3 %	
1896	42,9 %	
1897	55,3 %	

Wie verhalten sich nun die Prämiensätze gegenüber dieser offenbaren Steigerung der Brandgefahr? Man zahlte an Prämien durchschnittlich in ‰ der Versicherungssumme

Jahr	Prämie	
1887	1,59 ‰	Im Durchschnitt 1887 bis 1891: 1,58 ‰
1888	1,59 ‰	
1889	1,59 ‰	
1890	1,58 ‰	
1891	1,56 ‰	
1892	1,59 ‰	Im Durchschnitt 1892 bis 1897: 1,57 ‰
1893	1,56 ‰	
1894	1,60 ‰	
1895	1,56 ‰	
1896	1,58 ‰	
1897	1,54 ‰	

Abgesehen von der Steigerung im Jahre 1894 finden wir also hier ein Stabilbleiben oder Sinken der Prämien, wenn auch nur ein geringes.

Wir haben somit auf der einen Seite eine Steigerung der Brandgefahr, auf der anderen ein Gleichbleiben oder eine Ermäßigung der Prämiensätze, d. h. gerade das Gegenteil von dem, was man gemeiniglich den Privatgesellschaften zum schweren Vorwurf macht.

In der Gegenüberstellung der Aktiengesellschaften und Gegenseitigkeitsgesellschaften auf Seite 48 sehen wir ferner, daß die Prämienhöhe bei ersteren von 1,66 ‰ im Jahre 1887 sinkt auf 1,59 ‰ im Jahre 1893, bei letzteren dagegen steigt von 0,82 ‰ im Jahre 1887 auf 1,00 ‰ im Jahre 1893. Die Gegenseitigkeitsgesellschaften sind also, wie das ja auch ihrer Natur entspricht, dem Steigen der Brandgefahr mit einer Erhöhung der Prämien gefolgt. Umgekehrt ist es bei den Aktiengesellschaften, gegen die sich ja vor allem der Kampf richtet.[1])

Mag nun für das Verhalten der privaten Erwerbsgesellschaften maßgebend gewesen sein, was da will, mag der Druck der Regierung oder der Wettkampf mit der Konkurrenz den Ausschlag gegeben haben, soviel steht jedenfalls fest, daß sie den Wünschen des Publikums betreffs billiger Prämien insofern entgegengekommen sind, als sie der Steigerung der Brandgefahr nicht nur keine Erhöhung der Prämiensätze folgen ließen, sondern diese sogar etwas ermäßigten, und daß man ihnen das Gegenteil mit Unrecht zum Vorwurfe macht.

Eine andere Frage ist dagegen die, ob die Prämien nicht doch noch zu hoch sind und ob nicht doch noch eine Verbilligung möglich ist. Will man hierüber objektiv urteilen, so wäre es thöricht, auf die Behauptungen der Gesellschaften, dies sei nicht möglich, Rücksicht zu nehmen. Diese sprechen eben pro domo und man kann ihnen das nicht zu sehr verargen.

Bezüglich des Vorwurfs zu hohen Prämienforderungen scheiden die Gegenseitigkeitsgesellschaften von vornherein aus; bei ihnen kann davon keine Rede sein, denn sie berechnen ihre Beiträge nach Maßgabe der wirklich gezahlten Schadensvergütungen und der Verwaltungskosten.[2])

---

[1]) Daß die Prämiensätze bei den Gegenseitigkeitsgesellschaften niedriger sind als bei den Aktiengesellschaften, beweist noch nicht, daß dieselben billiger arbeiten. Die Hauptursache hierfür liegt wohl in der Verschiedenheit des Arbeitsfeldes, die sich z. B. dadurch charakterisiert, daß die durchschnittliche Versicherungssumme bei den ersteren doppelt so hoch ist wie bei den letzteren, während diese wieder im Verhältnis zur Versicherungssumme weitaus mehr Schäden vergüten. S. Tab. 4 S. 48.

[2]) Ob bei diesen immer sparsam genug vorgegangen wird, ist natürlich auch der Kritik unterworfen.

Es bleiben also nur die Aktiengesellschaften, und es fragt sich nun, ob deren Prämiensätze nicht immer noch zu hoch sind und einen übermäßigen Gewinn ermöglichen, so daß ein Bedürfnis vorhanden wäre, die Mobiliarversicherung ganz der Privatspekulation zu entziehen und einer staatlichen Anstalt zu überweisen.

Was uns zunächst auffallen muß, das ist die nicht hinweg zu leugnende Thatsache, daß die Summe der eingezahlten Prämien im Verhältnis zur Summe der gezahlten Schadenvergütungen eine recht hohe ist. Ich lege hier wieder die Zahlen für den 10 jährigen Zeitraum von 1887—1896 zu Grunde. Darnach wurden an Prämien eingezahlt 68116905 M. und für Schadenfälle vergütet 32347490 M., d. h. nur 47,5 % der Prämien wurden für Schadenszahlungen verwendet. (Für die Jahre 1887—1897 haben wir folgendes Verhältnis: 76338921 M. Prämien und Schäden 36891975 M. = 48,3 %) Es ist dies allerdings ein Verhältnis, welches, oberflächlich betrachtet, zu schweren Bedenken Anlaß geben muß, zumal man in Bayern bei der staatlichen Immobiliarbrandversicherung an andere Resultate gewöhnt ist. Es wurden hier nämlich gezahlt während desselben 10 jährigen Zeitraums an Jahresbeiträgen 57594300 M. und an Brandschäden 46575700 M., d. h. 80,86 % der Jahresbeiträge.

Wie erklärt sich nun diese Verschiedenheit? Wo bleibt bei den Privatgesellschaften der Rest der Prämieneinnahme, der nicht zu Schadensvergütungen verwendet wird? Wo blieb derselbe in einer Höhe von durchschnittlich 52,5 % während der 10 Jahre 1887—1886? [1])

Nach einer Angabe des Herrn Ministers des Innern Freiherrn von Feilitzsch [2]) verteilt sich die Prämieneinnahme durchschnittlich etwa in folgender Weise auf die einzelnen Ausgabeposten:

Verwaltungskosten . . .	25 %
Rückversicherung	7 %
eskomptierte Prämien [3]) .	12 %
Wohlthätigkeitszwecke . . .	2 %
Mehrung der Brandschäden	10 %
Summa:	56 %

Es blieben also für Schadensvergütungen und Gewinn zusammen nur 44 % übrig. [4]) Inzwischen haben sich die Ziffern nicht unerheblich

---

[1]) Für den Zeitraum 1887 bis 1897 war der Rest = 51,7 % und für 1892 bis 1897 nur 46,9 %.

[2]) S. K. d. Abg. 1893/94 Beil. Bd. II S. 59.

[3]) D. h. für vorausbezahlte Prämien. Es handelt sich hier um Versicherungen, die auf mehrere Jahre abgeschlossen und für die die Prämien im voraus bezahlt sind.

[4]) Dies war im Jahre 1893. Damals betrug die Prämieneinnahme 6353955 M., während 2824608 M. = 44,5 % an Schäden gezahlt wurden,

verschoben. In Ermanglung offizieller Zahlen schlage ich den Weg ein, daß ich der Berechnung zunächst die Schadensvergütungen zu Grunde lege, und zwar in Anbetracht der jetzt höheren Brandgefahr den Durchschnitt der 5 Jahre 1892—1896. Dieselben betrugen während dieser Periode 52,7 %. Dazu kommt der Gewinn, der aus der Prämieneinnahme gewonnen wurde.

Die Höhe dieses Gewinnes ist viel umstritten. Herr von Feilitzsch gab s. Zt.[1]) z. B. folgende Zahlen an, deren Richtigkeit allerdings stark zu bezweifeln ist:

1876	5,96 %
1877	4,73 %
1878	4,04 %
1879	3,45 %
1880	2,06 %
1881	0,00 %
1882	0,00 %
1883	0,00 %
1884	2,36 %
1891	4,51 %
1892	1,78 %

Für zutreffender halte ich hier die Berechnung, wie ich sie in der Zeitschrift für das Versicherungswesen, herausgegeben von J. Neumann, finde, und zwar für

1892	4,09 %
1893	2,20 %
1894	9,26 %
1895	3,62 %
1896	11,13 %;

dies ergibt einen durchschnittlichen Reingewinn von 6,06 % der Prämieneinnahme.[2])

welcher Prozentsatz sich für 1887 bis 1896 auf 46,96 % belief. Es bliebe also für einen Gewinn überhaupt nichts übrig und schon aus diesem Grunde ist die Berechnung des Herrn Ministers kaum zutreffend.

[1]) S. K. d. Abg. 1893/94 Beil. Bd. II S. 59.

[2]) Zu einem höheren Satze kommt H. Brämer in der Zeitschr. des k. preuß. statist. Bureaus 32 (1892) S. 74 für den Durchschnitt der Jahre 1867—1890. Es hatten in diesem Zeitraume die deutschen Aktiengesellschaften eine Prämieneinnahme für eigene Rechnung von 1043,7 Mill. M. Dieser stehen gegenüber folgende Ausgaben:

Schäden	596,9	Mill. M.	=	57,2 %
Gemeinnützige Zwecke	16,6	„ „	=	1,6 %
Verwaltungskosten	332,8	„ „	=	31,9 %
Sonstiges	8,3	„ „	=	0,8 %
Summa:	954,6	„ „	=	91,5 %

Wir erhalten also für Schadenszahlungen und Reingewinn zusammen 52,7 % + 6,06 = 58,76 %. Es bleiben somit noch 41,24 % der Prämien, welche sich auf die Ausgaben bezw. Rücklagen für Verwaltung, Rückversicherung, Wohltätigkeitszwecke, eskomptierte Prämien und Mehrung der Brandschäden verteilen.

Es fragt sich nun, ob sich unter den einzelnen Posten, für welche die Prämieneinnahme verwendet wird, solche finden, welche zu hoch sind, ob der Staatsbetrieb in dieser Beziehung billiger arbeiten werde und ob die Differenz der Unkosten bei Privatbetrieb und Staatsbetrieb so groß ist, daß eine Überleitung des ersteren in den letzteren als notwendig erscheint.

Es kommen da nur zwei Punkte in Betracht: einmal der Gewinn, dann die Verwaltungskosten.

a) Der Gewinn der Gesellschaften.

Was den Gewinn anlangt, so betrug derselbe, wie wir gesehen haben, 6,06 % der Prämieneinnahme. Ich glaube, man kann dies nicht als zuviel bezeichnen. Es ist das ein Gewinn, mit dem die Versicherer sehr wohl zufrieden sein können, ohne über einen schlechten Gang der Geschäfte zu klagen, gegen den man aber auch vom Standpunkte des Versicherungsnehmers keinen Einspruch erheben sollte, zumal er in den einzelnen Jahren doch ein sehr schwankender ist. Wohin sollte das führen, wenn man jedem Erwerbszweige gegenüber, der 6,06 % der Einnahme als Reingewinn einstreicht, sagen wollte: „Das ist zu viel, diese Gewinne müssen fortfallen; es muß eine Staatsanstalt errichtet werden, die jeden Gewinn ausschließt."

Ich muß hier auf eine vielfach vertretene irrige Auffassung kurz eingehen, nämlich die, den Gewinn der Gesellschaften nach der Höhe der Dividenden zu beurteilen und aus teilweise allerdings sehr

---

Es bliebe also ein Gewinn von 8,5 % der Prämieneinnahme.

Welcher Satz der richtige ist oder ob etwa beide nicht zutreffen, wird auf Grund der bisherigen Statistik und der bisherigen Geschäftsberichte der Gesellschaften kaum zu ermitteln sein. Wie denn auch Brämer sagt (S. 73): „Aus der Tabelle läßt sich kein sicheres Urteil über Umfang und Ergebnisse der mit deutschen Versicherten unmittelbar abschlossenen Feuerversicherungen der Gesellschaften gewinnen." Denn „die Zahlen umfassen auch das außerdeutsche Geschäft, dessen bedeutender Umfang sich nicht feststellen läßt; ebenso sind darin die den deutschen Gegenseitigkeitsanstalten abgenommenen Rückversicherungen enthalten, über deren Umfang gleichfalls nichts ermittelt werden kann."

Wenn ich den durchschnittlichen Reingewinn von 6,06 % als den m. E. den jetzigen Verhältnissen entsprechenden wähle, so veranlaßt mich vor allem hierzu die seit einigen Jahren anerkanntermaßen schlechter gewordenen Lage des Feuerversicherungsgeschäftes.

hohen Dividenden ohne weiteres auf eine Ausbeutung des Publikums zu schließen. [1])

Es liegt nun mal in der Natur des Versicherungsgeschäftes, daß bei den dasselbe betreibenden Erwerbsgesellschaften das Aktienkapital weniger Betriebskapital ist als Garantiekapital, so daß es auch nicht ganz in bar eingezahlt zu werden braucht, sondern größtenteils in Gestalt von Solawechseln hinterlegt werden kann. Mit der Zunahme des Geschäftsumfanges wird das erforderliche Betriebskapital relativ immer kleiner und braucht kaum erhöht zu werden. Nötig ist dagegen eine Erhöhung der Garantiemittel, was jedoch nicht durch stärkere Bareinzahlungen oder durch weitere Hinterlegung von Wechseln zu geschehen braucht, sondern sich auch durch Aufspeicherung von besonderen Reserven mittels Abgabe eines Teils des jährlichen Geschäftsgewinnes vollziehen kann.

In dieser Weise haben unsere Feuerversicherungsgesellschaften verfahren, wozu sie um so leichter im stande waren, als die Geschäftsresultate in früheren Jahren im allgemeinen äußerst günstige waren. So haben wir denn jetzt die bemerkenswerte Erscheinung, daß trotz der immensen Zunahme des Geschäftsumfanges bei den Gesellschaften doch immer noch das ehemalige, kleine Aktienkapital als allein dividendenberechtigt figuriert. So ist es möglich, daß einzelne Gesellschaften erstaunlich hohe Dividenden verteilen können, zumal auch die Zinsen aus den angesammelten bedeutenden Reservefonds eine gute Gewinnquelle bilden. [2])

Doch diese Höhe der Dividenden ist nicht für uns bei der uns beschäftigenden Frage etwaiger Verstaatlichung maßgebend, sondern lediglich der Prozentsatz der Prämien, der als Gewinn den Gesellschaften zufließt und um den die Versicherungsnahme der Bevölkerung verteuert wird. Die viel umstrittene Frage über die Dividendenhöhe, über das der Berechnung derselben zu Grunde zu legende Kapital, ob nämlich hierbei nur das bar eingezahlte oder auch das in Wechseln hinterlegte Garantiekapital in Ansatz zu bringen sei, und dergl. mehr werde ich demgemäß als nicht hierher gehörig ganz außer Acht lassen. [3])

---

[1]) Die durchschnittlichen Dividenden der Aktionäre pflegen für die Gesammtheit der Gesellschaften 20—25 % der Einzahlungen auf die Aktienkapitalien zu betragen; bei den meisten älteren Gesellschaften sind sie mehr oder weniger bedeutend höher, bei den jüngeren erheblich niedriger; einzelne der letzteren schließen nicht selten mit Verlust ab, ja selbst ältere Gesellschaften haben in den letzten Jahren recht ungünstig abgeschnitten. H. u. K. Brämer, Das Versicherungswesen 1894 S. 268.

[2]) Zu Ende 1890 besaßen die 29 deutschen Aktiengesellschaften insgesamt 45½ Mill. Kapital- u. dgl. Reserven. S. H. u. K. Brämer, Das Versicherungswesen 1894 S. 268; Zeitschrift des k. preuß. statist. Bureaus 32 (1892) S. 72.

[3]) In sehr übersichtlicher, knapper Form wird diese Frage u. a. erörtert in

Wir wir oben sahen, betrug in den Jahren 1892—1896 der Prämiengewinn 6,06 %. Da nun die durchschnittliche Höhe einer Police [1]) während derselben Jahre sich auf 6651 M. belief und der Prämiensatz 1,58 ‰ war, so haben wir als Durchschnittsprämie in Bayern 10,51 M.; ein Gewinn von 6,06 % macht sonach 0,64 M. pro Police. 64 Pfennige muß also der Versicherte im Durchschnitt jährlich beisteuern zum Gewinn der Gesellschaften.

Oder nehmen wir die Tabelle auf Seite 48 und schließen die Gegenseitigkeitsgesellschaften ganz aus, was ja in diesem Falle das Richtige ist, so haben wir für die Jahre 1887, 1890 und 1893 6482 M. als Versicherungssumme und 1,62 ‰ als Prämiensatz, mithin 10,50 M. als durchschnittliche Prämie und 0,64 M. als Gewinn, der aus der Tasche der Versicherten den Gesellschaften pro Police zufließt.

Leider gibt es keinen bestimmten Ausweis darüber, wie hoch der Gewinn ist, der speziell aus dem landwirtschaftlichen Geschäft gezogen wird. Auf Seite 49 sehen wir aber, daß in den Bezirksämtern etwa der doppelte Prozentsatz von Schadensvergütungen gezahlt wird von dem in den Städten; bedenkt man ferner, daß die Geschäftsunkosten beim landwirtschaftlichen Geschäft die bedeutend größeren sind, so kann man wohl für dasselbe einen Gewinn von 2 % der Prämieneinnahmen eher als zu hoch als zu niedrig gegriffen bezeichnen.

Nun beträgt die Versicherungssumme in den Bezirksämtern durchschnittlich 5537 M. und der Prämiensatz 1,73 % so daß wir als Durchschnittsprämie 9,42 M. und als Gewinn 0,19 M. erhalten.

Gegenüber diesen Zahlen, denke ich, sollte man es doch vorziehen, nicht mehr über eine Ausbeutung des Publikums seitens der Gesellschaften zwecks Erzielung hoher Gewinne zu sprechen. Diese Ziffern sind maßgebend für die Versicherungspolitik, und man wird mir zugeben müssen, daß sie nicht derartige sind, um mit ihnen die Notwendigkeit eines Systemwechsels in der Betriebsart der Mobiliarfeuerversicherung begründen zu können.

Beachtenswert ist es auch, daß von den in den letzten Jahrzehnten neu gegründeten Gesellschaften nur die wenigsten prosperiert haben. Von 21 neu errichteten Gesellschaften sind 8 zu Grunde gegangen, die übrigen 13 haben in den Jahren 1875 bis 1892 über 2 Mill. M. von den Zinseinnahmen zur Bestreitung der Ausgaben zuschießen müssen, haben

einer von Prof. G. Schanz veranlaßten Abhandlung von Frdrch. Legg über „Die Heranziehung der Versicherungsunternehmungen zu den Kosten des Feuerlöschwesens“ unter spezieller Berücksichtigung der Verhältnisse in Bayern und der diesbezüglichen Verhandlungen in der K. d. Abg. (Schanz, Finanzarchiv, Jahrg. XI Bd. II 1894 S. 346).

[1]) S. o. S. 46.

sohin mit Verlust gearbeitet. Es ist dies ein deutlicher Beweis, daß das Feuerversicherungsgeschäft viel von seiner früheren Rentabilität eingebüßt hat und nicht mehr so verlockend ist. So haben denn auch seit dem Jahre 1862 überhaupt nur 7 preußische Feuersozietäten für Immobiliarversicherung ihren Betrieb auf die Mobiliarversicherung ausgedehnt.

Schließlich will ich noch darauf aufmerksam machen, daß es keineswegs als ausgemacht gelten kann, daß der Gewinn der Gesellschaften nun auch in der Höhe von 6,06 %, wie ich ihn für das Gesammtgeschäft der deutschen Feuerversicherungsaktiengesellschaften angenommen habe, aus dem bayrischen Geschäft resultiert.

Leider versagt auch hierfür die Statistik. Nach Brämer (Zeitschrift des preuß. stat. Bureaus 32 [1892] S. 74) wurden z. B. während der Jahre 1887 bis 1890 von den deutschen Gesellschaften 53,8 % der Prämieneinnahme für Schäden verausgabt, während im gleichen Zeitraum in Bayern dieser Prozentsatz nur 41,5 betrug. Man muß aber bedenken, daß in den 53,8 % auch die Schadenserhebungskosten enthalten sind, was, soviel mir bekannt, bei den 41,5 % für Bayern nicht der Fall ist; ferner sind darin die Schadenszahlungen aus dem Rückversicherungsgeschäft enthalten, wodurch der Prozentsatz naturgemäß bedeutend in die Höhe geht. Ferner muß man beachten, daß gerade in Bayern die Brandgefahr sehr bedeutend sich gesteigert hat, so daß wir für die Jahre 1892 bis 1897 schon einen Satz von 53,2 % haben (s. S. 63). Schließlich fehlt jeder Nachweis darüber, ob nicht in Bayern die Verwaltungskosten verhältnismäßig hoch sind, wie vielfach von den Gesellschaften behauptet wird. Kurzum, eine sichere Entscheidung ist kaum zu treffen, und es bleibt nichts anders übrig, als den durchschnittlichen Gesammtgewinn der Gesellschaften auch für das bayrische Geschäft zu Grunde zu legen.

Bezüglich der Höhe der Prämien, soweit dieselbe in dem Geschäftsgewinn begründet ist, haben wir also als Resultat gefunden, daß keine derartigen Mißstände bestehen, welche eine Änderung in der bisherigen Ordnung der Dinge herbeizuführen genügend Veranlassung gäben. Gewiß, es wäre ja nur zu wünschen, daß der Gewinn sich eventuell noch ein wenig reduzierte, aber als Grund gelten kann derselbe nicht, wenn es sich darum handelt, eine etwaige Verstaatlichung des Mobiliarfeuerversicherungswesens herbeizuführen. Es bestehen ja so wie so schon private Gegenseitigkeitsgesellschaften, bei denen der erzielte Überschuß lediglich den Versicherten zu gute kommt. Man sollte meinen, wenn die durch den Gewinn verursachte Prämienerhöhung beim Publikum so sehr ins Gewicht fiele, daß dann diese Gesellschaften den Aktiengesellschaften gegenüber stark bevorzugt würden — ein Blick auf die Tabelle auf Seite 48 zeigt uns, daß dies keineswegs der Fall ist.

b) Die Verwaltungskosten.

Wir kommen nunmehr zur Frage der Verwaltungskosten, welche nächst Schadenszahlungen den Hauptausgabeposten bilden.

Daß die Verwaltungskosten der Versicherungsgesellschaften verhältnismäßig hoch sind, ist noch niemals bestritten worden. Um diesen von den Gegnern der Privatgesellschaften als schweren Mißstand bezeichneten Zustand jedoch richtig zu würdigen, müssen wir einen Blick werfen auf die Ursachen und zugleich auf die Wirkungen dieses hohen Aufwandes.

Man unterscheidet bei den Versicherungsbetrieben sog. Innendienst und Außendienst und dementsprechend möchte ich die Verwaltungskosten teilen in solche, welche die innere Verwaltung, und solche, welche die äußere Verwaltung erfordert.

Bei der inneren Verwaltung ist es hauptsächlich das Streben, die Prämien der großen Verschiedenheit der Gefahrsmomente entsprechend in vielfacher Abstufung für jedes Risiko besonders zu bemessen, welches große Summen erfordert. Es ist das große Verdienst der Privatfeuerversicherungsgesellschaften, ein weitgegliedertes Klassifikationssystem eingeführt und mit Erfolg durchgeführt zu haben. Dieses System der Individualisierung ist es, auf dem die großen von den Gesellschaften erreichten Erfolge hauptsächlich begründet sind.

Doch um die Grundlage für diese großen Fortschritte zu gewinnen, war eine gewaltige Arbeit zu vollführen, die nimmer ruhen darf; hierfür war und ist ein sehr bedeutender Kostenaufwand erforderlich.

Im Außendienste sind es die Provisionen für Agenten und Generalagenten, welche große Summen erfordern. Gerade hierüber wird viel geklagt, und doch möchte ich behaupten, daß der Teil der Prämieneinnahme, der in die Taschen der Agenten fließt als Ersatz für ihre Dienstleistungen, volkswirtschaftlich gute Früchte getragen hat.

Wie kommt es denn, daß noch im Jahre 1884 von 100 Haushaltungen in Bayern nur 46,6 versichert waren, 1897 aber schon 66,6? Meines Erachtens haben wir es in erster Linie der eifrigen Thätigkeit und dem emsigen Werben der Agenten zu verdanken, daß die Mobiliarfeuerversicherung eine solche Ausdehnung gefunden hat.

Wie würde sich die Sache denn nun bei einer staatlichen Anstalt gestalten? Unter zwei Umständen könnten da allerdings die Verwaltungskosten wesentlich niedriger werden. Einmal, falls man auf eine eingehende Individualisierung der Risiken verzichten, dann, wenn man die Werbeagenten abschaffen wollte. Ich glaube jedoch kaum, daß dies möglich wäre. Es würde doch einen zu gewaltigen Rückschritt bedeuten, wenn man die mühsam durchgeführte Gefahrenklassifikation wieder aufgeben wollte, einen Rückschritt, den die Regierung nicht verantworten könnte.

Bei der Immobiliarbrandversicherung hatte man bis zum Jahre 1834 von einer Abstufung der Beiträge nach Gefahrenklassen abgesehen, mußte dieselbe dann aber doch einführen. In entgegengesetzter Richtung wollte man z. B. verfahren bei der für Zürich in Aussicht genommenen, aber abgelehnten staatlichen Mobiliarversicherungsanstalt. In dem „Beleuchtenden Bericht" zu dem betreffenden Gesetzentwurf vom 15. August 1898 heißt es: „Die Einheitsprämie gibt eine außerordentliche Vereinfachung des Geschäftsganges der Anstalt, nicht nur in der Rechnungsführung, sondern hauptsächlich im Aufnahmeverfahren. Die dadurch herbeigeführte Ersparnis kommt allen zu gute." Möglich ist es ja, daß im Laufe der Zeit die allgemeine Ansicht sich wieder für eine derartige Einheitsprämie aussprechen und jedes „Geschäftsmäßige" aus der Feuerversicherung zu verbannen suchen wird. Vorläufig müssen wir jedoch mit den gegebenen Verhältnissen rechnen, und noch wird die vorherrschende Meinung eine derartige Gleichmacherei der Prämien als Rückschritt beklagen.

Würde man ferner auf die Agenten verzichten, so wäre das ebenfalls ein schwerer Fehler. Ich fürchte, daß die jetzt zu konstatierende so erfreuliche Zunahme der Versicherungsnahme unter der Bevölkerung dadurch zum mindesten gehemmt würde, wenn nicht gar ein Rückschritt einträte.

Ein Mittel gäbe es allerdings, um diesem Übel vorzubeugen, das wäre nämlich die Einführung des Versicherungszwanges. Ob aber in Regierungskreisen hierfür Neigung vorhanden ist, erscheint mir sehr zweifelhaft. Ein derartiger Zwang hätte ja gewiß sein gutes, seine Einführung ist aber immerhin ein Unterfangen, welches ich nicht, wenigstens vorläufig nicht, befürworten möchte, abgesehen davon, daß es fraglich wäre, ob gerade bei der Mobiliarversicherung der Erfolg voll und ganz den Erwartungen entsprechen würde. Das ist ja sicher, daß der Versicherungszwang das einfachste Mittel ist, um mit einem Schlage die Mobiliarversicherung allgemein zu machen, aber es fragt sich, ob dasselbe Ziel nicht auch ohne diesen Zwang zu erreichen ist. Nach den bisherigen Fortschritten, die die Feuerversicherung gemacht hat, dürfte das wohl zu erwarten sein.[1]) Im übrigen wird es sich empfehlen, zunächst den Erfolg der betreffenden Versuche in der Schweiz abzuwarten.

Soweit mir bekannt, hat man bis jetzt nur hier, und zwar in 4 Kantonen einen derartigen Versicherungszwang eingeführt. Es sind dies die Kantone Waadt, Glarus, Freiburg und Aargau, von denen die beiden ersten eine kantonale Mobiliarfeuerversicherungsanstalt haben. Während nun in Waadt die Versicherung der Fahrhabe bei dieser schon

[1]) S. H. u. K. Brämer, Das Versicherungswesen 1894 S. 24 f. und den obengenannten „Beleuchtenden Bericht" zum Züricher Gesetzentwurfe v. 15. Aug. 1898.

im Jahre 1849 errichteten staatlichen Anstalt obligatorisch ist,[1]) hat man nach dem Gesetz vom Jahre 1895 in Glarus jedem die Wahl gelassen zwischen der Staatsanstalt und einer Privatgesellschaft.[2]) Dies letztere System erscheint mir angesichts der Kleinheit des Kantons als das zweckmäßigere, da dadurch wenigstens einer allzugroßen Häufung der Risiken vorgebeugt wird, was bei der Kantonalanstalt in Waadt nicht der Fall ist, ein sehr bedenklicher Umstand, der bei einem schweren Brandunglück diese aufs schwerste gefährden würde. Freiburg und Aargau endlich haben durch Gesetz vom 5. Mai 1893, bezw. vom 24. Oktober 1897 die Versicherung der Fahrhabe bei einer vom Bundesrate konzessionierten Gesellschaft für obligatorisch erklärt.

Abgesehen von den oben genannten beiden Bedingungen also, dem Verzicht auf Individualisierung der Risiken und Einführung des Versicherungszwanges, halte ich es für ausgeschlossen, daß wir in Bayern bei einer staatlichen Anstalt wesentlich niedrigere Verwaltungskosten haben würden als bei den Privatgesellschaften.

Verkehrt wäre es, einen gegenteiligen Schluß zu ziehen aus einem Vergleiche mit der staatlichen Immobiliarbrandversicherungsanstalt. Hier liegt die Sache ganz anders. Die Versicherung von Immobilien gestaltet sich um vieles einfacher, da die Beschaffenheit und der Wert derselben bei der Aufnahme der Versicherung und nach erlittenem Brandschaden viel klarer zu Tage liegen. Zu beachten ist hierbei auch, daß, abgesehen von ganz außergewöhnlichen Verhältnissen, Veränderungen in den versicherten Objekten sich nur langsam und gleichmäßig vollziehen. Dazu kommt, daß bei der Mobiliarversicherung die einzelnen Versicherungssummen über viel kleinere Beträge lauten und eine Menge Spesen darauf erwachsen, die bei der Immobiliarversicherung wegfallen.

Ein direktes Anfügen der neuen Anstalt an die Brandversicherungskammer halte ich auch für ausgeschlossen, einmal weil diese so wie so schon jetzt sehr stark belastet ist, dann auch, weil man für das Mobiliarversicherungswesen ein eigenes, geschultes Personal benötigt. Es ist eine irrige Ansicht, daß ein Beamter der Immobiliarversicherung ohne weiteres auch befähigt ist, als solcher für die Mobiliarversicherung zu fungieren. Bei einem Brandfalle müßten z. B. für die Abschätzung des Mobiliarschadens eigene Beamte und Sachverständige thätig sein, und es wäre nicht angängig, dieselbe auch durch die jetzigen Organe der Immobiliarbrandversicherungsanstalt vornehmen zu lassen.

Zum Vergleiche heranziehen ließen sich hinsichtlich der Verwaltungs-

---

[1]) Seit 1878 schließt Waadt jedoch die gefährlichen Risiken aus.

[2]) S. Bericht des eidgenössischen Versicherungsamtes 1886 S. XLIII ff.; 1887 S. LIII ff.; 1890 S. LXII u. LXIX; 1897 S. LV ff.; 1898 S. LXXIX ff.

kosten die preußischen Provinzialfeuersozietäten, welche die Mobiliarversicherung in ihren Geschäftsbetrieb mit aufgenommen haben. Es ist bei ihnen teilweise eine ganz erhebliche Steigerung derselben dadurch eingetreten.

Ich will mich darauf beschränken, nur einige eklatante Beispiele hierfür anzuführen. Die Städtefeuersozietät der Provinz Sachsen, die in den Jahren 1867—1877, als sie sich noch auf die Gebäudeversicherung beschränkte, für Verwaltungs- und Nebenkosten ungefähr 14 % der Beiträge verbrauchte, hat seit der im Jahre 1878 eingeführten Mobiliarversicherung 35 % der Beiträge zu dem besagten Zweck verwendet. Bei anderen Sozietäten, z. B. des Landfeuersozietät des preußischen Herzogtums Sachsens und der Magdeburger Landfeuersozietät stiegen diese Kosten auf mehr als 40 % der Beträge.[1]) Wir sehen also, eine wie erheblich teuerere Verwaltung die Mobiliarversicherung erfordert als die Gebäudeversicherung.

Schließlich möchte ich einige Worte des Herrn Ministers von Feilitzsch citieren aus der Kammer der Abgeordneten, in der er u. a. seine Ansicht bestimmt dahin aussprach:

„Glauben Sie nur nicht, daß wir es, wenn wir vom Staate aus die Mibiliarversicherung übernehmen würden, dann so billig wie bei der Immobiliarversicherung machen könnten. Die Verwaltungskosten bei einer Mobiliarfeuerversicherungsanstalt müssen unter allen Umständen viel höher sein als bei der Immobiliarbrandversicherungsanstalt.“ [2])

Immerhin halte ich es ja für wahrscheinlich, ja sicher, daß bei staatlichem Betriebe der Mobiliarversicherung eine gewisse Verbilligung eintreten, daß dieselbe sich aber in bescheidenen Grenzen halten würde. Auf keinen Fall würde dieselbe jedoch so ausschlaggebend sein, um ihretwegen die Privatspekulation ganz zu verdrängen. Dazu kommt, daß die Wünsche nach Verstaatlichung der Mobiliarfeuerversicherung der Hauptsache nach aus ländlichen Kreisen stammen, welche eine billige Versicherung wollen. Da muß denn doch betont werden, daß gerade die ländlichen Versicherungen in Bayern wie fast überall nur sehr wenig Gewinn abwerfen und große Kosten verursachen. Vermutlich glaubt man in diesen Kreisen, daß eine Staatsanstalt der Landwirtschaft zu Liebe auf eine genaue Individualisierung der Risiken verzichten und somit für das platte Land auf Kosten der Städte eine Wohlthätigkeitsanstalt errichten würde.

Man spricht heutzutage viel von agrarischer Begehrlichkeit, diese

---

[1]) Entnommen einer Denkschrift der München-Aachener Gesellschaft an die bayr. K. d. Abg. v. 8. Dez. 1883 S. 11.

[2]) K. d. Abg. 1895 Sten. Ber. Bd. V S. 434.

Agitation für eine staatliche Mibiliarversicherungsanstalt könnte man auch dazu rechnen.

Wenn jemand klagen wollte über verhältnismäßig hohe Prämien, so wären das nur die Städte, welche auch jetzt schon bei der privaten Mobiliarversicherung zu gunsten des platten Landes zahlen müssen, und welchen vor allem von der staatlichen Immobiliarbrandversicherung Prämien abverlangt werden, die in gar keinem Verhältnis stehen zu den wirklichen Schadensvergütungen.[1]) So wurden z. B. während der Jahre 1875—1883 in München bezahlt an Prämien 2 405 639 M., ein Betrag, dem im gleichen Zeitraum nur 318 567 M. für Entschädigungen gegenüberstanden; für die Jahre 1883/84—1899/1900 haben wir 7 085 006 M. Beiträge gegenüber 1 080 440 M. Schadenszahlungen.

In Würzburg haben die Anstaltsmitglieder der Gesellschaft von 1875/76—1887/88 an Beiträgen geleistet 853 758 M., an Brandentschädigungen wurden gezahlt 88 357 Mk., so daß die Überzahlung 765 401 Mk. betrug. In den Jahren 1888/89—1895/96 betrugen die gezahlten Prämien 625 387 Mk., die Brandentschädigungen 93 137 Mk., die Überzahlung also 532 250 M.[2])

Will man sich auf dem Lande eine billigere Versicherung verschaffen, was vom volkswirtschaftlichen Standpunkte ja nur wünschenswert ist, zumal dadurch auch die Versicherungsnahme allgemeiner wird, so möchte ich zwei Vorschläge machen, um diesen Zweck zu erreichen. Es ist dies nämlich möglich durch gemeinschaftliche Versicherungen, sei es in der Weise, daß ein Verein für seine Mitglieder ein Separatabkommen schließt mit einer bestimmten Gesellschaft, oder geschehe es

---

[1]) Bis zum Gesetz v. 1. Juli 1834 gab es eine Abstufung der Beiträge nach der Brandgefahr überhaupt nicht; seit 1834 wurden die Gebäude dann in 4 Gefahrenklassen eingeteilt. Die Abstufung wurde durch spätere Gesetze modifiziert. Der Gesetzgeber hat mit Absicht die Abstufung nicht ganz genau nach dem Risiko eingerichtet, indem man geltend machte, daß die Ersparung an Verwaltungskosten so groß sei, daß auch die etwas überlasteten sich nicht beklagen könnten (vgl. Kommentar zum Ges. v. Hauck, Einleitung S. 4 f. Beckscher Verl. 1890). Auf 100 M. der Versicherungssumme trafen an Beiträgen in den 3 Perioden 1834/52, 1853/75, 1876/98 in der 1. Klasse 19,5, 12,3, 7,5 Pf.; in der 2. Klasse 21,7, 14,8, 9,8 Pf.: in der 3. Klasse 23,9, 19,7, 15,0 Pf.; in der 4. Klasse 26,0, 22,2, 18,8 Pf. Die Verwaltungskosten betrugen pro 100 M. Versicherungssumme 1877/78 1,86 Pf., 1884/85 1,52 Pf., 1888/89 1,34 Pf. S. Denkschrift der Versicherungskammer 1899 S. 77, 82.

[2]) Achter Verwaltungsbericht S. 156; Neunter Verwaltungsbericht S. 217. Nach einer Notiz in Nr. 107 (1901) des Würzburger Journals hat Würzburg in den 25 Jahren 1875—1900 an Beiträgen und Eintrittsgeldern 1 986 910,97 M. bezahlt und an Brandentschädigungen 333 793,80 M. erhalten. Infolgedessen beauftragte der Magistrat den Bürgermeister, bei dem nächsten bayr. Städtetage die Errichtung einer gesonderten Mobiliarfeuerversicherung für Städte zu beantragen.

so, daß die Gemeindebehörden sich für ihre Gemeindeangehörigen mit einer Gesellschaft in Verbindung setzen.

So weit mir bekannt, hat man von der ersteren Methode in Bayern schon verschiedentlich Gebrauch gemacht. So haben die beiden Verbände „Franken“ und „Südbayern“ mit einer norddeutschen Gesellschaft Verträge abgeschlossen. Auch einige Darlehnskassenvereine sollen bereits derartige Abkommen mit einzelnen Gesellschaften getroffen haben.

Ich muß allerdings gestehen, daß diese jetzt bestehenden Verträge z. T. nicht ganz dem entsprechen, was man von ihnen erwarten sollte. Es müßte noch mehr das Bestreben vorherrschen, eine Verbilligung der Prämiensätze herbeizuführen. Weshalb läßt man z. B. nicht die Prämien durch die Verbände einkassieren? Die Inkassoprovision der Agenten könnte man in diesem Falle doch sparen. Auch könnte man für die Aufnahme der Versicherungen eventl. Organe der Verbände mit heranziehen und hierdurch ebenfalls eine größere Ersparnis erreichen. Die Verwaltungskosten ließen sich sicherlich auf diese Weise auf 18 bis höchstens 20 % der Prämieneinnahme herabdrücken. Daß ein bestimmter Prozentsatz des Reingewinnes an die Verbandskasse abgeführt wird, halte ich für sehr praktisch und empfehlenswert.

Ob die zweite Art einer gemeinschaftlichen Versicherung und zwar durch die Gemeindebehörden in Bayern schon üblich ist, ist mir nicht bekannt; ich glaube es jedoch kaum. In der Schweiz hat man seit 1891 von diesem Mittel, der Nichtversicherung abzuhelfen und eine billige Versicherung zu ermöglichen, Gebrauch gemacht, so vor allem in den bernischen Gemeinden Bern, Burgdorf, Langenthal und Thun. [1]) Das Verfahren ist dabei derart, daß die Gesellschaften von allen Abschlußgebühren freie Kollektivversicherungen für bedürftige Leute gewähren unter der Bedingung, daß Gemeindebehörden oder eventl. Gemeindevereine die Arbeit der Aufstellung der Spezifikationen und der rechtzeitigen Prämieneinziehung unter Garantieleistung übernehmen. Es ist hierdurch zugleich die Möglichkeit gegeben, eine finanzielle Mitwirkung der Gemeinden für Bedürftige herbeizuführen, und es wäre nur zu wünschen, daß man auch in Bayern diese sehr zweckmäßige und segensreiche Einrichtung einführte.

3. Die sonstigen Versicherungsbedingungen und die Schadensvergütungen.

Betreffs der zweiten Hauptfrage, mit der wir uns zu beschäftigen haben, kann ich mich sehr kurz fassen. Es handelt sich darum: Wie ist

[1]) S. Bericht des eidgen. Vers.-Amtes 1897 S. LVI ff.; 1898 S. LXXXIII.

das Verhalten der Privatgesellschaften bezüglich der zu gewährenden Entschädigungen, und suchen sich etwa dieselben, gestützt auf rigorose Versicherungsbedingungen, ihrer Entschädigungspflicht zu entziehen?

Wir haben auch hier wiederum zu untersuchen, ob Mißstände vorhanden sind, welche beim staatlichen Betrieb ausgeschlossen wären, und ob dieselben derartig sind, daß sie nur durch völlige Beseitigung des Privatbetriebes behoben werden können.

An die Spitze stellen möchte ich hier ein Gutachten der Kgl. Brandversicherungskammer, welches sich entschieden dahin ausspricht, daß bei einer Staatsanstalt „eine bessere Behandlung und eine koulantere Entschädigung [1]) als bei Privatanstalten nicht eintreten könne.“ [2])

Ich glaube, es ist überflüssig, näher auf einzelne spezielle Beschwerden einzugehen, die häufig gegen die Versicherungsbedingungen der Privatgesellschaften vorgebracht werden. Dieselben, namentlich die beim „Verbande der Deutschen Privatfeuerversicherungsgesellschaften“ im Gebrauch befindlichen, sind so gefaßt, daß keine staatliche Anstalt sie für die Versicherten günstiger gestalten könnte.

Es liegt nun einmal in der Natur des Mobiliarversicherungswesens, daß die Versicherungsgeber sich durch besondere Vorschriften schützen müssen gegen betrügerische Manipulationen der Versicherungsnehmer. Gerade hier ist der Reiz, sich durch Brandstiftungen oder falsche Angaben betreffs der abgebrannten Mobilien einen Vermögensvorteil zu verschaffen, besonders groß, und dies zu verhindern, liegt ebenso im Interesse der Allgemeinheit wie im Interesse der Gesellschaften. [3])

Eine Staatsanstalt würde sich durch dieselben Kautelen schützen müssen, und von ihr ist in dieser Beziehung keine Änderung zu erwarten und zu wünschen. Kommen Fälle vor, und daß dies geschieht, will ich gern zugeben, wo Versicherungsanstalten in rigoroser Weise ein Versehen des Versicherten zu ihrem Nutzen auszubeuten versuchen, so ist es Sache der Gesetzgebung und der Gerichte, hier Wandel zu schaffen. [4])

Es müssen im Interesse der Versicherten absolute Rechtssätze anerkannt werden, welche durch die Versicherungsbedingungen weder auf-

---

[1]) Wollte der Staat liberaler entschädigen, so würde dadurch wieder eine Erhöhung der Prämien bedingt sein, während man gerade eine Ermäßigung derselben erzielen will. Auch dürfte eine Zunahme der Brandstiftungen die Folge sein.

[2]) S. K. d. Abg. 1893/94 Beil. Bd. II S. 49.

[3]) Bei der Immobilienbrandversicherungsanstalt betrug z. B. 1897/98 die Zahl der Brandschäden 2566. Hiervon waren:

fahrlässige Brandstiftungen = 650
vorsätzliche „ = 569,

das sind 25,3 bezw. 22,2 % oder zusammen 47,5 %.

[4]) S. Ehrenberg, Versicherungs-Recht I S. 82 ff.

gehoben noch eingeschränkt werden können.[1]) Es ist dies nichts Unerhörtes; wirtschaftlichen Anstalten, die einen stark monopolisierenden Charakter haben (z. B. Eisenbahnen) oder zur Kartellbildung hinneigen, wie zahlreiche Gewerbe mit beschränkter Konkurrenz, besonders wenn sie zugleich von großer sozialer Bedeutung sind, haben sich in alter und neuer Zeit solche Einschränkungen gefallen lassen müssen. Es muß Rücksicht darauf genommen werden, daß oft Unkenntnis, namentlich beim gemeinen Manne, Schuld daran ist, wenn er den Versicherungsbedingungen entgegengehandelt hat. Lediglich wenn ein doloses Benehmen nachzuweisen ist, sollte bei einem Schadenfalle scharfes Vorgehen gegen den Betreffenden gestattet sein.

Es ist nicht zu verkennen, daß hierdurch zugleich den Gesellschaften der beste Dienst erwiesen würde, da dann berechtigte Klagen über unkoulantes Vorgehen desselben ziemlich unmöglich gemacht würden.

Ähnlich wie es mit den Versicherungsbedingungen ist, ist es mit den Brandentschädigungen selbst. Man hört so viel von Inkoulanz sprechen, ohne daß, wenn man der Sache näher geht, wirklich eine Berechtigung vorliegt, diesen Vorwurf gegenüber den Gesellschaften zu erheben.

Man muß doch bedenken, daß der Vertrag zwischen Versicherungsgebern und Versicherungsnehmern auf beiden Seiten ein großes Vertrauen voraussetzt. Mißbrauchen die Versicherten dasselbe und mehren sich derartige Fälle, so besteht für die Gesellschaften der einzige Schutz in strikter Handhabung der Versicherungsbedingungen. Sie können dann auf diesen Schutz nicht verzichten, ohne ihre Existenz zu gefährden. Ist jeder Zweifel an der Reellität des Brandschadens dagegen ausgeschlossen, so wird, glaube ich, keine Gesellschaft zaudern, in entgegenkommender Weise denselben zu ersetzen. Liegt es doch in ihrem eigenen Interesse, sich nicht dadurch die Gunst zu verscherzen, daß sie ihre Schäden unkoulant reguliert.

Wenn trotzdem häufig Klagen laut werden über eine gegenteilige Behandlung, so hat das seinen Hauptgrund darin, daß im Publikum teilweise durchaus irrige Ansichten verbreitet sind über die Grundbegriffe des ganzen Versicherungswesens, speziell des Grundsatzes, daß keine Versicherung zu einem Gewinn führen dürfe. Diesem entsprechend stellen die Gesellschaften bei einem Brandfalle den Wert fest, den die verbrannten Sachen zur Zeit des Brandes hatten und lediglich diesen Verkaufswert ersetzen sie.

---

[1]) Das ist z. B. schon geschehen in dem Schweizer Bundesgesetz v. 25. Juni 1885 Art. 4 Nr. 4 Abs. 4. Bestimmungen des Versicherungsvertrages, welche mit diesen Vorschriften in Widerspruch stehen, sind ungültig.

Ob dies freilich in allen Fällen ein richtiger Standpunkt ist, kann fraglich erscheinen. „Wenn nämlich solche Sachen den Gegenstand der Versicherung bilden, welche einer allmählichen Verringerung ihres Verkehrswertes ausgesetzt sind — sei es wegen Abnutzung (Mobiliar) oder aus anderen Gründen (z. B. Bücher) —, so pflegen sie trotzdem dem Versicherten nach wie vor die gleichen Dienste zu leisten. Tritt nun ein Brandfall ein, so ist dem Versicherten mit dem bloßen Ersatze ihres Verkaufswertes gar nicht gedient. Zu spät entdeckt er, daß der Versicherungsvertrag ihm keineswegs die wirtschaftliche Sicherheit gewährt hat, die er beabsichtigte, und dieses Gefühl der Enttäuschung, ja der Empörung wird um so bitterer sein, als er wahrscheinlich bei Abschluß des Vertrages den Anschaffungswert als Versicherungswert zu Grunde gelegt und dafür viele Jahre lang die entsprechend höhere Prämie entrichtet hat." [1])

Es dürfte sich daher etwa die Einführung folgender Bestimmung empfehlen: Bei der Eingehung eines Versicherungsvertrages sind für dauernde Gebrauchsgegenstände die Anschaffungskosten anzusetzen und dann ist beim Brandfall eine mit dem Grade der Abnutzung allmählich steigende mäßige Quote dieses Wertes — im allgemeinen könnte man etwa 30—40 % als Maximum rechnen, — abzuziehen, um den Gesundwert zu ermitteln.

Würde man in Zukunft in dieser Weise verfahren, ich bin überzeugt, der größte Teil der jetzt vorgebrachten Klagen über unkoulante Entschädigung würde bald verstummen. Ganz verschwinden werden sie ja nie, ebensowenig wie sie bei der staatlichen Immobiliarbrandversicherungsanstalt fehlen werden, so lange überhaupt Brände vorkommen, aber berechtigt werden sie nicht sein.

Bei einer derartigen Lage der Dinge sehe ich keine Veranlassung, eine prinzipielle Änderung in der Form der Mobiliarversicherung eintreten zu lassen, vielmehr glaube ich, daß wenn irgend welche Mängel bezüglich der Schadensvergütungen vorhanden sind, diese wohl schon durch geeignete gesetzgeberische Maßnahmen beseitigt werden können unter gleichzeitiger Fortdauer der jetzigen wirtschaftlichen Betriebsart, zumal Privatgesellschaften vor jeder Staatsanstalt doch in der Regel das Vertrauen in die Koulanz ihrer Geschäftsführung voraus haben.

4. Der Feuerschutz.

Zum Schluß möchte ich noch die Frage des die Meidung und Unterdrückung der Feuersgefahr umfassenden Feuerschutzes kurz streifen.

---

[1]) S. Ehrenberg, Vers.-Recht I S. 447 ff.

Diese viel umstrittene Frage, die, wie viele behaupten, nur dann glatt gelöst werden könne, wenn man für die Feuerversicherung den öffentlichen Betrieb einführe, ist für Bayern dadurch wesentlich vereinfacht, daß sich hier ja die Immobiliarfeuerversicherung in den Händen des Staates befindet und dieser somit in der Lage ist, für die wesentlichsten für den Feuerschutz in Betracht kommenden Maßregeln Sorge zu tragen. Er kann bei Neubauten und baulichen Veränderungen im Interesse der Feuersicherheit Vorschriften erlassen, kann die Herstellung von Brandmauern verlangen und Massivbauten begünstigen, er kann die Umwandlung der weichen in harte Dachung anregen und fördern u. s. w.[1]) Das dagegen, was mit der etwaigen Verstaatlichung der Mobiliarversicherung in Verbindung gebracht wird, ist vor allem das Feuerlöschwesen,[2]) bezw. die Art der Aufbringung der Kosten für dasselbe, und man streitet viel darum, ob für diesen Zweck der staatliche oder der private Betrieb das Zweckmäßigste oder einzig Richtige ist.

Zur Zeit liegen die Verhältnisse in Bayern so, daß auf Grund des Finanzgesetzes vom 15. Juni 1898 § 12a aus den jährlichen Beiträgen, die die Versicherten an die Gebäudebrandversicherungsanstalt entrichten, 7 % (1897/98 611 560 M.) abgezweigt werden für die Unterstützung der verunglückten Feuerwehrmänner, bezw. ihrer Hinterbliebenen, sowie zur Förderung des Feuerlöschwesens, während die Mobiliarfeuerversicherungsgesellschaften für diesen Zweck nur 3 % (1899 232 961 M.) zahlen.

Ist es nun angängig, fragt man, diese von den Gesellschaften zu leistenden Beiträge noch wesentlich zu erhöhen, oder ist eine Erhöhung nur möglich, wenn man den staatlichen Betrieb einführt? Meines Erachtens kann die Erhöhung bei beiden Betriebsarten stattfinden, doch nicht auf die Betriebsart kommt es an, sondern darauf, ob die Versicherung fakultativ ist oder obligatorisch.

Die Gesammtheit ist es, die an einem guten Feuerlöschwesen interessiert ist, und die Gesammtheit hat auch die Kosten für dasselbe aufzubringen. Kann man sie mit der Summe der Versicherten identifizieren, wie es bei einer obligatorischen Feuerversicherung der Fall ist (und diese ist auch ohne staatlichen Betrieb möglich), dann ist es allerdings zweckmäßig, die notwendigen Gelder durch Abzweigung eines bestimmten Prozentsatzes der an die Anstalten zu entrichtenden Prämien aufzubringen, den man nach Bedarf erhöhen kann. Anders ist es bei einer fakultativen Versicherung. Hier wäre und ist es unbillig, daß die Versicherten die allein Zahlenden sein sollen. Und diese Ungerechtigkeit

---

[1]) Vgl. Dr. H. Schanz, Die Baugenehmigung in Bayern. München 1900.
[2]) S. Abhandlung von Degg in Schanz, Finanzarchiv 1894.

in der Besteuerung wird naturgemäß um so größer, je höher der Prozentsatz ist, der von den Prämien abgezweigt wird. Aus diesem Grunde sprechen die, welche die Verstaatlichung des Mobiliarfeuerversicherungswesens damit befürworten, daß eben dieser Prozentsatz dann leichter in die Höhe gebracht werden könne, gerade gegen dieselbe, weil sie etwas Ungerechtes begünstigen wollen.

Den üblichen Einwand, daß die Gesellschaften die am meisten Interessierten seien und deshalb den Hauptteil der Kosten aus ihrer Tasche zu zahlen hätten, halte ich nicht für stichhaltig. Einmal sind dieselben an dem Feuerschutz gar nicht so sehr interessiert, wenn sie auch selbstverständlich keine Brände wünschen, denn die Prämien richten sich doch nach der durchschnittlichen Höhe der Schäden; sodann halte ich es für ausgemacht, daß sie eine hohe Abgabe für das Feuerlöschwesen sicherlich auf die Versicherten abwälzen würden und müßten.

Ich sage deshalb: eine Erhöhung der Beiträge zu den Feuerlöschkosten kann für die etwaige Verstaatlichung nur dann in Frage kommen, wenn man mit derselben das Obligatorium einführt. Läßt man die Feuerversicherung des Mobiliars fakultativ, so halte ich jede Erhöhung der Beiträge für eine ungerechtfertigte und unbillige Besteuerung eines Teils des Volkes und kann eine Erleichterung derselben als etwas nicht Wünschenswertes auch nicht als Grund für eine Verstaatlichung der Mobiliarversicherung gelten lassen.

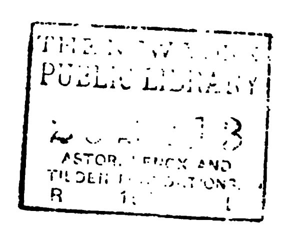
Schluß.

Fasse ich das Gesagte noch einmal in wenigen Worten zusammen, so möchte ich das Resultat der Untersuchung in der Weise fixieren, daß ich sage: Ich vertrete nicht den Standpunkt, daß das wichtige Gebiet der Mobiliarfeuerversicherung kein Gegenstand sei für private Erwerbsunternehmungen, sondern den, daß der Staat sich mit derselben nur dann befassen dürfe, wenn ein dringendes Bedürfnis hierfür vorliegt. Die Form, in der dies nur geschehen kann, ist die des Monopols. Die Bedürfnisfrage selbst verneine ich vollkommen, zumal sich durch Einführung des Staatsbetriebes als einziger Fortschritt eine nur unbedeutende Prämienermäßigung ergeben würde, falls man nicht auch gleichzeitig den Versicherungszwang einführte, von dem ich vorläufig abrate. Die vorhandenen Mißstände lassen sich durchaus genügend beseitigen durch Zusammenschluß der Versicherten selbst und entsprechende gesetzgeberische Maßnahmen sowie eine die Versicherten schützende Rechtsprechung.

Im übrigen schließe ich mich den Worten des Herrn Ministers von Feilitzsch [1]), daß „das Versicherungswesen in Bayern sich im großen und ganzen in einem hervorragend guten Verhältnisse befindet, daß es so gut gestaltet ist wie kaum in einem anderen Lande."

[1]) S. Verh. d. K. d. Abg. 1895 Sten. Ber. Bd. V S. 430; Verh. d. K. d. Reichsr. 1893/94 Prot. Bd. II S. 138.

Lippert & Co. (G. Pätz'sche Buchdr.), Naumburg a. S.



Die zukünftige Verkehrsentwicklung

auf dem regulierten Main.

Wirtschafts- und Verwaltungsstudien

mit

besonderer Berücksichtigung Bayerns.

Herausgegeben

von

Dr. Georg Schanz,
Prof. d. Nationalökonomie, Finanzwissenschaft u. Statistik
an der Universität Würzburg.

XIV.

Ernst Heubach, Die zukünftige Verkehrsentwicklung auf dem regulierten Main.

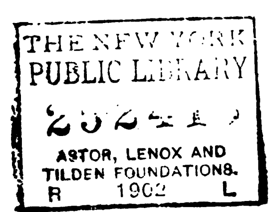
Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).
1901.

Die
zukünftige Verkehrsentwicklung
auf
dem regulierten Main
mit besonderer Berücksichtigung
der
Stadt Würzburg.

Von

Dr. Ernst Heubach.

Leipzig.
A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf.
(Georg Böhme).
1901.



Vorrede.

Der durch seine verkehrspolitischen Schriften bekannte Verfasser, Betriebsingenieur Heubach, hat seine allgemeine volkswirtschaftliche Ausbildung an der hiesigen Universität erworben und mit der vorliegenden Arbeit den staatswissenschaftlichen Doktorgrad an derselben erlangt. Dieser Umstand, sowie der, daß ich der Abhandlung nicht ferne gestanden bin, erklären es, weshalb dieselbe in die für meine Schüler bestimmten „Wirtschafts- und Verwaltungsstudien" aufgenommen worden ist.

Die Untersuchung, die sich durch fachmännische Beherrschung des Tarifwesens auszeichnet, weist der Stadt Würzburg die Wege, die bei nüchterner Betrachtung der thatsächlichen Verhältnisse als gangbar erscheinen, um angesichts der Lage, welche durch die Fortsetzung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg eintreten wird, auch ihrerseits einen möglichst großen Fortschritt zu erzielen. Sie zeigt aber zugleich in Verbindung mit der früheren Arbeit des Verfassers über Aschaffenburg die Methode, die man anwenden kann, um für einen bestimmten Ort, in Bezug auf den etwa zu gewinnenden Verkehr, zu Wahrscheinlichkeitsergebnissen zu gelangen. Man muß dem Verfasser beipflichten, wenn er den Wunsch ausspricht, daß für Bamberg, Nürnberg, Regensburg ähnliche Untersuchungen angestellt werden. Nur durch solche Individualisierungen kann man vorwärts kommen.

Möge die Schrift zu Nutz und Frommen unserer schönen Mainstadt dienen.

Der Herausgeber.

Inhaltsverzeichnis.



Litteraturübersicht.

Bayerische Kanalvereins-Correspondenz. 1900. Nr. 1.

Bericht über die III. Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten.

Bestimmungen und Tarife für die k. b Kettenschleppschiffahrt auf dem Maine. Vom 1. Januar 1901.

Dufourny. Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifarischen Bedeutung. Übersetzt von Dr. Landgraf. Berlin 1898. Siemenroth u. Troschel.

v. Eyth. „Binnenschiffahrt und Landwirtschaft.“ Bericht über die 9. Hauptversammlung des Vereins für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern.

Faber. „Die Herstellung einer Großwasserstraße im Mainthal zwischen Aschaffenburg und Bamberg im Anschluß an einen neuen Donau-Main-Kanal.“ Bayerisches Industrie- und Gewerbeblatt 1901.

Führer auf den deutschen Schiffahrtstraßen. Bearbeitet im k. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin 1893.

Hager. „Die Papierindustrie.“ Heft 1 der Einzeldarstellungen: Das Interesse der deutschen Industrie an den Handelsverträgen. Herausgegeben vom Handelsvertragsverein. Berlin 1901.

Heubach. „Zwei Grundfragen für den Betrieb von Schiffahrtskanälen“ Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1896

„Das Gesetz des Schiffswiderstandes.“ Deutsche Bauzeitung 1897 Nr. 75 und 77. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1898.

„Über die Einrichtung eines regelmäßigen Betriebes auf künstlichen Wasserstraßen.“ Heft XV. des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt.

„Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebietes in dem Zeitraum von 1882—1895.“ Berlin 1898. Siemenroth und Troschel.

„Die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg bei Weiterführung der Mainkanalisierung.“ Denkschrift, herausgegen vom Bezirksgremium für Handel, Fabriken und Gewerbe zu Aschaffenburg. Aschaffenburg 1899.

„Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland. Band 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Leipzig 1900.

Jahresberichte der k. bayerischen Staatseisenbahnen.

„ „ Handelskammer zu Mannheim

„ „ „ „ Frankfurt a./M.

„ „ Württembergischen Handelskammern.

Jahresberichte der Aktiengesellschaft Mainkette in Mainz.

Köberlin. „Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter." Erlangen und Leipzig 1899.

Laspeyres, Statistische Untersuchungen zur Frage der Steuerüberwälzung. Finanzarchiv 1901, S 46 f.

Schanz. „Studien über die bayerischen Wasserstraßen," und zwar: „Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main." Bamberg 1893.

„Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale." Bamberg 1894.

„Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bamberg 1894.

Statistik des deutschen Reiches.

Statistisches Jahrbuch für Bayern.

Tarife. Tarif für den inneren Verkehr der k. b. Staatseisenbahnen. Vom 1. April 1895.

Tarif für den Güterverkehr zwischen Frankfurt, Gustavsburg, Mainz, Mannheim, Ludwigshafen u. s. w. und Stationen der k. b. Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai 1898.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1 Juni 1883.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Heft 1 vom 1 April 1895 und

„ II, „ 3 „ 1. „ 1895.

Norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif. Petroleumsätze vom Jahre 1887.

Tarif für die k. b. Kettenschleppschiffahrt auf dem Main s. unter Bestimmungen und Tarife u. s. w.

Ulrich. „Staffeltarife und Wasserstraßen." Berlin 1894.

„Das Eisenbahntarifwesen." Berlin und Leipzig 1886.

Verein für Sozialpolitik. Band 89 der Schriften desselben. „Eisenbahntarife und Wasserfrachten." Herausgegeben und eingeleitet von Walther Lotz. Leipzig 1900.

Woerner. „Die Weiterführung der Kanalisation des Mains bis Aschaffenburg. Aschaffenburg 1896."

Zöpfl. „Die Umschlaganlagen und die Notwendigkeit eines Holzhafens am Main." Referat bei der III. Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten.

„Die Eisenbahnpolitik, besonders im Holzverkehr." München 1897.

Einleitung.

1. Der Main als Verkehrsweg besaß im Mittelalter[1]) hervorragende Bedeutung; war er doch damals den mangelhaften, durch Abgaben verschiedener Art belasteten Landstraßen ein überlegener Konkurrent, der, wenngleich ebenfalls mit Zollstätten reich bedacht, doch den Vorteil bot, verhältnismäßig große Lasten zu Berg mit geringem, zu Thal ohne jeden Kraftaufwand fortzubewegen.

Auch die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts[2]) zeigt noch im großen und ganzen eine vorwärtsschreitende Entwicklung. Als jedoch das Zeitalter der Eisenbahn anbrach, begann ein allmählicher Verfall der Mainschiffahrt, der besonders in den 60er Jahren nahezu den Eindruck des Absterbens erwecken konnte.

Einiges Leben begann sich erst wieder zu regen, seitdem die Mainhäfen zu Aschaffenburg[3]) (1869/70 und 1888/93) und Würzburg (1876/78) entstanden, denen später, in den 90er Jahren, die Floßhäfen und Einwurfstellen in Ochsenfurt, Marktbreit, Kitzingen und Würzburg folgten.

Eine starke Bewegung für die Hebung der Mainschiffahrt setzte ein, als die großen Vorteile der von Preußen in Angriff genommenen und 1886 vollendeten Kanalisierung des Mains von Mainz bis Frankfurt immer mehr zu Tage traten. Die Frankfurter Erfolge ließen nun auch in Bayern den Wunsch nach ähnlichen Unternehmungen rege werden. Seit 1899 wurden zahlreiche Petitionen um Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main an Regierung und Landtag eingereicht, 1891 und 1892 entwickelte Prinz Ludwig das Projekt einer bayerischen Großwasserstraße in der Kammer der Reichsräte, 1892 entstand auf dessen Anregung der Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern, 1893 und 1894 veröffentlichte

---

[1]) Köberlin, Der Obermain als Handelsstraße im späteren Mittelalter. Erlangen und Leipzig, 1899.

[2]) Über die ganze Entwicklung s. Schanz, Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bamberg, C. C. Buchner, 1894.

[3]) Schanz, ebenda. S. 293 ff.

Professor Dr. G. Schanz[1]) seine grundlegenden Studien über die bayerischen Wasserstraßen.

Zwar wurde ein Postulat der Staatsregierung in dem Finanzgesetzentwurfe für die XXII. Finanzperiode 1894/95 — 100 000 Mk. zur Projektierung einer für die Großschiffahrt geeigneten Main-Donau-Wasserstraße — seitens der Abgeordnetenkammer, im Gegensatz zur Kammer der Reichsräte, abgelehnt, allein durch Gesetz vom 5. Juni 1894, die Verbesserung des Mainfahrwassers und die Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main betreffend, wurde der Staatsregierung ein Betrag von 6 777 000 Mk. zur Verfügung gestellt und zwar 4 000 000 Mk. für Verbesserung des Mainfahrwassers, 2 777 000 Mk. für Einrichtung der Kettenschleppschiffahrt.

Das Fahrwasser des Mains sollte hienach zwischen Kitzingen und Aschaffenburg durch Austiefungsarbeiten so verbessert werden, daß eine Mindestfahrwassertiefe von 0,70 m bei Niederwasser und eine Fahrwegbreite von 30 m erreicht werde. Hiedurch wurden die Bestimmungen der zwischen den Mainuferstaaten am 6. Februar 1846 abgeschlossenen Konvention über die Korrektion des Mainbettes erweitert, wenigstens für die Strecke oberhalb Würzburg.

Diese Fahrwasserverbesserung, die sogenannte Niederwasser-Regulierung, kam in den Jahren 1894/99 zur Ausführung; die staatliche Kettenschleppschiffahrt wurde — nachdem die Aktiengesellschaft „Mainkette“ in Mainz eine private Kettenschleppschiffahrt seit 1887 bis Aschaffenburg, seit 1893 bis Bürgstadt, seit 1895 bis Lohr (auf der Strecke Bürgstadt—Lohr gegen Vergütung an staatlicher Kette) betrieben hatte — 1898 auf der Strecke Lohr—Würzburg, 1899 auf der Strecke Lohr—Ochsenfurt, 1900 auf der Strecke Bürgstadt—Kitzingen und 1901 auf der ganzen, durch Gesetz vorgesehenen Strecke Aschaffenburg—Kitzingen eröffnet.

Während der Durchführung des Gesetzes vom 5. Juni 1894 erhielt die Bewegung zur Kanalisierung des Mains, zunächst wenigstens bis Aschaffenburg, stets neue Nahrung[2]) und im Jahre 1900 genehmigte der Landtag die Mittel zur Errichtung eines staatlichen

---

[1]) Schanz, Studien über die bayerischen Wasserstraßen.
Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. Bamberg, 1893.
Der Donau-Main-Kanal und seine Schicksale. Bamberg, 1894.
Die Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. Bamberg, 1894.

[2]) Woerner, Die Weiterführung der Kanalisation des Mains bis Aschaffenburg. Aschaffenburg, 1896.

Bureaus für die Projektierung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg. Dieses Amt befindet sich zur Zeit in voller Thätigkeit.

Was die ganze Großschiffahrtstraße vom Rhein zur Donau anlangt, so hat der Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern seit dem Jahre 1899 ein „Technisches Amt" errichtet und dasselbe mit der Aufgabe betraut, einen generellen Entwurf über die Herstellung einer Großwasserstraße zwischen Donau und Main auszuarbeiten. Dieses Amt scheint der Lösung seiner Aufgabe nahe zu sein.[1])

2. Auf dem, soeben in ganz allgemeinen Umrissen skizzierten Hintergrunde kann nun eine Darstellung der gegenwärtigen verkehrspolitischen Lage am bayerischen Main gegeben werden.

a) Die Bahnlinie Würzburg—Aschaffenburg ist eine der verkehrsreichsten im bayerischen Eisenbahnnetze. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß man sich bei weiteren Verkehrssteigerungen vor die Notwendigkeit gestellt sieht, in irgend einer Weise — durch eine dritte Bahnverbindung zwischen Würzburg und dem Rhein, oder durch viergeleisigen Ausbau der Aschaffenburger Linie für Entlastung zu sorgen. Schanz[2]) sagte schon 1893, daß der Schienenweg Würzburg—Aschaffenburg sich der Grenze seiner Leistungsfähigkeit nähere. Zudem werden die Anforderungen an diese Bahnlinie eine erhebliche Steigerung erfahren, sobald die Mainkanalisierung bis Aschaffenburg ausgeführt ist; denn diese Kanalisierung wird ohne Zweifel nicht nur einen Teil des Güterumschlages von Mainz, Gustavsburg und Frankfurt nach Aschaffenburg verlegen, sondern sie wird auch einen gewissen Teil des Verkehrs, der heute über Mannheim nach Bayern oder von Bayern nach Mannheim geht, auf den Weg über Aschaffenburg leiten und dadurch der Bahnlinie Aschaffenburg—Würzburg neuen Verkehr zuführen.

Bei dieser Sachlage drängt sich die Frage auf, ob denn nicht der mit einem staatlichen Verkehrsunternehmen, der kgl. bayer. Kettenschleppschiffahrt, bereits bedachte Main, geeignet sei, jener stark belasteten Bahnlinie einen Teil des Verkehrs abzunehmen und sie dadurch zu entlasten.

Soferne die private Mainschiffahrt sich als zu wenig leistungsfähig oder sonst ungeeignet für diese Funktion erweisen sollte, könnte man daran denken, das jetzt nur auf den Schleppdienst beschränkte

[1]) Über die Thätigkeit des „Technischen Amtes" s. die Jahresberichte des genannten Vereins bezw.: Faber, Die Herstellung einer Großwasserstraße im Mainthal 2c. Bayerisches Industrie- und Gewerbeblatt. Jahrgang 1901.

[2]) Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. S. 76.

staatliche Unternehmen zu einem mit eigenen Schiffen ausgestatteten Transportunternehmen[1]) zu erweitern, wobei dann die beiden, unter einheitlicher Leitung stehenden Anstalten — Eisenbahn und staatliche Mainschiffahrt — sich gegenseitig unterstützen und fördern würden.

Dieser Gedanke liegt um so näher, als die staatliche Kettenschleppschiffahrt zur Zeit nur mangelhaft ausgenützt ist, wie die nachstehenden Angaben erkennen lassen.

Anlagekosten, Verkehrs- und Rechnungsergebnisse der kgl. bayer. Kettenschleppschiffahrt auf dem Main[2])

	August bis Dezember 1898	1899
Verwendetes Anlagekapital	4300948 Mk.	5030254 Mk.
Beförderte Schiffe	496	1021
Tragfähigkeit der beförderten Schiffe	31642 t	64565 t
Gewicht der Ladung	9982 t	25489 t
Schleppschiff-Fahrkilometer	5436	11548
Einnahmen	46254 Mk.	41195 Mk.
Ausgaben	51281 „	61996 „
Fehlbetrag	5027 „	20801 „
Selbstkosten für 1 Fahrkilometer .	9,43 „	5,37 „
Einnahmen „ 1 „ .	8,51 „	3,57 „

Da bei einem Unternehmen, welches, wie die Kettenschleppschiffahrt, mit hohem Anlagekapital arbeitet, die festen Selbstkosten verhältnismäßig hoch, die veränderlichen Selbstkosten[3]) mäßig sind, so könnte die vollständige Ausnützung der staatlichen Kettenschleppschiffahrt in dem angedeuteten Sinn den doppelten Vorteil bringen, die Staatsbahn zu entlasten und das finanzielle Ergebnis des Schiffahrtunternehmens zu verbessern.

Durchaus unzutreffend ist die am Main nicht selten zu beobachtende Anschauung, daß die mäßige Entwicklung, welche der Mainverkehr bisher genommen hat, in absichtlicher Konkurrenz der Bahnverwaltung ihre Ursache habe. Die Verkennung der Sachlage geht mitunter so weit, daß von „zu beseitigender Eisenbahnkonkurrenz“ gesprochen wird, wenn sich beispielsweise bei Untersuchung des Ruhrkohlenbezuges nach Schweinfurt herausstellt, daß zur Zeit der direkte Bahnbezug billiger ist als der Bezug mit Benützung des Mains.

---

[1]) Schanz, Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert. S. 297.

[2]) Beilage 51 des Berichtes über die Betriebsergebnisse der kgl. bayer. Staatseisenbahnen. 1899. Für 1900 liegt die offizielle Veröffentlichung noch nicht vor.

[3]) S. hierüber Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin, 1894. (J. Springer). S. 5 ff; Derselbe, Das Eisenbahntarifwesen 2c. Berlin und Leipzig, 1886. (J. Guttentag.) S. 39 ff.

Die kgl. bayer. Staatsbahn dürfte es zunächst als Verwalterin der Kettenschleppschiffahrt begrüßen, wenn der Verkehr dieses Flusses sich heben und wenn dadurch das finanzielle Ergebnis der Kettenschiffahrt sich bessern würde. Aber auch in dem Sinne dürfte eine Belebung des Mainverkehres der genannten Verwaltung nicht unwillkommen sein, daß hiedurch eine Entlastung der Linie Würzburg—Aschaffenburg erreichbar erscheint.

b) Da die bisherige Entwicklung der Kettenschiffahrt manche Enttäuschung brachte — besonders für jene, welche in einer Verkennung des Wesens der Großschiffahrt von der Kette Unmögliches verlangten — so hat die Bewegung, den Main nicht nur bis Aschaffenburg, sondern bis Würzburg und weiter nach aufwärts zu kanalisieren, um dadurch einen wirklichen Großschiffahrtsbetrieb zu ermöglichen, auch nach Verlegung der Mainkette nicht nachgelassen.

Zweifellos brächte die Kanalisierung des Mains, z. B. bis Würzburg, dieser Stadt eine erhebliche Verbilligung der Wasserfrachten und dadurch Vorteile mancherlei Art. So würde die Frachtersparnis für einen Bahnwagen (10 t) Ruhrkohle nach Würzburg auf dem bis dahin kanalisierten Main durchschnittlich 21 Mk. (für Frankfurt a/M. 30 Mk., für Aschaffenburg 25 Mk.) betragen, während eine Ersparnis gegenüber dem Bahnbezuge auf dem regulierten Main heute überhaupt nicht erzielt wird und bei Durchführung der später zu besprechenden Einrichtungen durchschnittlich nicht über 15 Mk. betragen kann.

Bei der Frage der Kanalisierung bis Würzburg darf indessen ein bisher sehr wenig beachteter Umstand nicht übersehen werden. Wird der natürliche Mainlauf kanalisiert, so erhält auch das badische Städtchen Wertheim Anschluß an die Großschiffahrt. Nun liegt aber Wertheim für den Umschlag der vom Nordwesten Deutschlands nach dem Südosten gehenden Güter sehr günstig, für viele Relationen günstiger als Aschaffenburg und Würzburg.

Der Anschluß Wertheims an den kanalisierten Main, d. h. an die Großschiffahrt und an den Großverkehr des Rheins würde daher sowohl Aschaffenburg als auch Würzburg gefährden. Man darf sich nicht dem mindesten Zweifel darüber hingeben, daß der Handel Mannheims, welcher der zukünftigen Entwicklung Aschaffenburgs, sowie der Mainschiffahrt überhaupt, mit merklicher Unruhe entgegensieht, die Gelegenheit nicht unbenützt lassen würde, mit Hilfe eines badischen Hafens in Wertheim Aschaffenburg zu unterbinden. Aber nicht nur Aschaffenburg, auch Würzburgs zukünftige Entwicklung würde durch einen Großschiffahrtshafen in Wertheim empfindlich geschädigt werden. Die Kanalisierung des Mains oberhalb Aschaffenburg zeigt daher für

die bayerischen Mainhäfen nicht nur Licht-, sondern auch starke Schattenseiten.

c) Am vorteilhaftesten wäre es daher für Würzburg, wenn die Möglichkeit bestünde, unter Aufgabe des natürlichen Mainlaufes eine betriebsfähige künstliche Wasserstraße, etwa nach der Linie Aschaffenburg—Lohr herzustellen. Die Betriebsfähigkeit einer solchen Wasserstraße wäre indessen nicht nur technisch sondern auch finanzwirtschaftlich, mit Anwendung des Kostendeckungsprinzips, zu verlangen. Dieser Schiffahrtsweg würde den Schwerpunkt des gesamten bayerischen Umschlagverkehres zwischen dem Rheingebiet und Bayern nach Würzburg verlegen, welches als Knotenpunkt zahlreicher radialer Eisenbahnlinien für die Funktion eines Umschlagplatzes wohl geeignet wäre. Indessen stehen der Ausführung eines Kanals Aschaffenburg—Lohr große technische Schwierigkeiten entgegen. Faber[1]), der Vorstand des bereits erwähnten, vom Verein für Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt in Bayern errichteten technischen Amtes, kommt zu dem Ergebnisse, daß es sich vom technischen Standpunkt aus nicht empfiehlt, das Mainthal zu verlassen, daß es vielmehr anzustreben sei, die wirtschaftlichen Nachteile, welche durch die große Längenentwicklung des Mainthales bedingt werden, durch bequemen, billigen Betrieb auf tiefen Seitenkanälen im Mainthale selbst, unter Verwertung der Flußwasserkräfte zum Schiffszuge, auszugleichen.

Die Hauptschwierigkeit eines abgekürzten Wasserweges erblickt Faber in den hohen Kosten der Abkürzungslinien[2]), sowie darin, daß der durch den kürzeren Weg erzielte Zeitgewinn infolge der längeren Aufenthalte beim Passieren zahlreicher und hoher Stufen wieder verloren ginge.

d) Schwierigkeiten also, wohin man auch blickt. Die technisch leicht durchführbare Kanalisierung im Mainthale stößt auf den verkehrspolitisch für Aschaffenburg und Würzburg bedenklichen Punkt Wertheim; die verkehrspolitisch wünschenswerteste Linie Aschaffenburg—Lohr—Würzburg hinwiederum begegnet betriebstechnischen und wegen der hohen Kosten auch wirtschaftlichen Schwierigkeiten. Bei dieser Sachlage wird man annehmen müssen, daß zwar die Kanalisierung des Maines bis Aschaffenburg innerhalb des begonnenen Jahrzehnts

[1]) Faber, Die Herstellung einer Groß-Wasserstraße im Mainthal, zwischen Aschaffenburg und Bamberg im Anschluß an einen neuen Donau-Main-Kanal. Bayerisches Industrie- und Gewerbeblatt. Jahrgang 1901.

[2]) Faber, a. a. O. Sonderabdruck S. 21. Die kilometrischen Baukosten sind dort angegeben für die Abkürzungslinie Schweinfurt-Karlstadt zu 1,4 Millionen Mk.
" " " Würzburg-Lengfurt " 1,7 " "
" " " Lohr-Aschaffenburg " 2,5 " "

möglicherweise zur Thatsache geworden sein kann, daß aber die Frage, in welcher Weise der Großschiffahrtsweg weiter nach Bayern herein geführt werden soll, zu endgültiger Entscheidung voraussichtlich noch längerer Zeit bedürfen wird.

Die nachfolgenden Untersuchungen beruhen daher, um den realpolitischen Boden nicht zu verlassen, um nicht Zukunftsprojekte, die noch in der Ferne liegen, als schon verwirklicht voraussetzen zu müssen, auf der Annahme, daß der Main vorerst bis Aschaffenburg kanalisiert wird, von dort bis Würzburg zunächst reguliert bleibt.[1]) Es dürfte sich empfehlen, diesen Standpunkt nüchterner Realpolitik vorerst in allen akuten Verkehrsfragen am regulierten Main einzunehmen. Denn das unthätige Zuwarten auf Verbesserungen, die möglicherweise in geraumer Zeit eintreten können, bedeutet sicher den Verlust kostbarer Zeit, vielleicht aber auch die Versäumnis unwiederbringlicher Gelegenheiten.

Richtiger und ersprießlicher dürfte es sein, sich die aktive Verkehrspolitik der Stadt Heilbronn als Vorbild zu wählen, die Mainkanalisierung zwar stets im Auge zu behalten — wie dies auch in Heilbronn hinsichtlich des Neckar geschieht —, sich aber damit nicht zu begnügen, sondern mit angestrengtestem Fleiße zunächst nach besserer Ausnützung der vorhandenen Verkehrseinrichtungen und nach der Herstellung noch fehlender Anlagen zu streben. Die erforderlichen Neuanlagen könnten dabei ohne Schwierigkeit so projektiert werden, daß sie sowohl dem gegenwärtigen Zustande entsprechen, als auch bei etwaigem späteren Anschluß an die Großschiffahrt brauchbar bleiben.

Der Nachweis, daß in dieser Hinsicht noch so manches geschehen kann, soll in den folgenden Darlegungen geführt werden.

3. Hauptaufgabe dieser Schrift ist es also, zu untersuchen, ob und in welcher Weise der bisher nur schwache Verkehr auf dem regulierten Main gehoben und die vorhandenen Verkehrseinrichtungen besser ausgenützt werden könnten. Dies ist indessen nicht die einzige Aufgabe.

---

[1]) Der kanalisierte, d. h. durch künstliche Mittel gestaute Main gestattet den Schiffen auch bei kleiner Wasserführung eine Tauchtiefe bis 2,5 m, es können daher die großen Rheinschiffe von 1000 t Tragfähigkeit und mehr hier stets mit voller Ladung fahren.

Der regulierte Main hingegen hat bei Niederwasser nur 0,70 m Tiefe; hier können daher nur kleinere Schiffe und auch diese häufig nur mit kleinen Ladungen verkehren. Durch diesen Unterschied ist auch ein erheblicher Frachtkostenunterschied bedingt, da der Schiffahrtsbetrieb auf dem regulierten Main nicht so ökonomisch gestaltet werden kann, wie auf dem kanalisierten Flusse.

In einer Studie über die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg bei Weiterführung der Mainkanalisierung[1]) gelangte der Verfasser vorliegender Schrift zu folgendem Ergebnisse: „Ein Großschiffahrtshafen in Aschaffenburg bildet, solange die Schiffahrt der natürlichen Mainlinie folgt, den vorteilhaftesten Umschlagplatz am bayerischen Main für den Verkehr von Ruhrkohlen und ähnlichen Massengütern, die vom Rheingebiet nach Bayern gehen; beim Verkehr von höherwertigen Gütern dagegen tritt die Bedeutung Aschaffenburgs als Umschlaghafen zurück.[2])"

Dieses Ergebnis, welches auch heute, nach wiederholter Prüfung, in seinem ganzen Umfang aufrecht erhalten werden kann, wurde mehrfach mißverständlicher Weise dahin aufgefaßt, als solle dadurch die Bedeutung der oberhalb Aschaffenburg gelegenen, bayerischen Mainhäfen, herabgesetzt werden.[3])

Nichts lag dem Verfasser ferner als diese Absicht. Schon die genannte Denkschrift sagt auf Seite 16, daß man ihren Zweck in bedauerlicher Weise verkennen würde, wenn man annehmen wollte, sie beabsichtige, ein Auseinandergehen der Interessen Aschaffenburgs und der bayerischen Städte am mittleren und oberen Main darzustellen. Es war einzig und allein Absicht jener Denkschrift, die besondere Aufgabe, zu welcher die Stadt Aschaffenburg im Verkehrsleben Bayerns berufen ist, zu beleuchten. In einer Monographie über Aschaffenburg auf andere Städte näher einzugehen, lag keinerlei Grund vor.

Dem Verfasser legte indessen jene mißverständliche Auffassung der Denkschrift über Aschaffenburg den Gedanken nahe, in einer neuerlichen Studie, welche gewissermaßen als Fortsetzung jener Denkschrift betrachtet werden kann, den Nachweis zu führen, daß auch anderen Mainstädten Bayerns ihre besonderen Aufgaben im Verkehrsleben vorbehalten sind, und daß sich dabei erfreulicherweise keine grundsätzliche Gegnerschaft zwischen Aschaffenburg und Würzburg, sondern eine durch die natürlichen Verhältnisse vorgezeichnete Arbeitsteilung zwischen unterem und mittlerem Main herausbilden wird, bei der beide zu ihrem und zu anderer Nutzen volkswirtschaftlich bedeutungsvolle Funktionen auszuüben vermögen.

---

[1]) Die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg bei Weiterführung der Mainkanalisierung. Denkschrift, herausgegeben vom Bezirksgremium für Handel, Fabriken und Gewerbe zu Aschaffenburg, bearbeitet von Ernst Heubach, kgl. Betriebsingenieur am kgl. Oberbahnamt Würzburg. Aschaffenburg. Im Kommissionsverlag der C. Krebsschen Buchhandlung. (E. Kriegenhardt.) 1899.

[2]) S. die oben genannte Denkschrift S. 10 B, Ziffer 3.

[3]) Bayerische Kanalvereins-Korrespondenz Nr. 1 von 1900.

Der Verfasser ist der Ansicht, daß die Individualisierung, wie sie die Behandlung einzelner Städte in ihrer Bedeutung für das Verkehrswesen bedingt, zunächst einen unter Umständen nützlichen Einblick in die örtlichen Verhältnisse dieser Städte gewährt, außerdem aber auch zur Klärung großer, allgemeiner Fragen, wie z. B. in Bayern der Rhein-Main-Donau-Verbindung, beizutragen vermag. Er würde es in diesem Sinne lebhaft begrüßen, wenn berufenere Federn ähnliche Untersuchungen über Nürnberg, Bamberg, Regensburg u. s. w. bearbeiteten.

Was nun die Stadt Würzburg im besonderen anlangt, so erhält man einen allgemeinen Überblick über jene Gebiete des Verkehrs, deren Pflege für Würzburg als Mainuferstadt sich in erster Linie empfehlen würde, am einfachsten dadurch, daß man die Ergebnisse der früher genannten Denkschrift über die Verkehrsbedeutung Aschaffenburgs zu einem Vergleiche zwischen Würzburg und Aschaffenburg erweitert.

Dieser Vergleich führt, wie in den späteren Abschnitten des Näheren nachgewiesen wird, zu folgendem Resultate:

a) Aschaffenburg bildet, solange die Schiffahrt dem natürlichen Mainlaufe folgt, den am günstigsten gelegenen bayerischen Mainhafen für geringwertige Massengüter, insbesondere für den Umschlag der vom Ruhrgebiet in großen Mengen nach Bayern gehenden Steinkohlen vom Schiff auf die Eisenbahn; d. h. bei Durchführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg, bei annähernd gleichmäßiger eisenbahntarifarischer Behandlung bayerischer und außerbayerischer Häfen, sodann bei vollkommener Gleichstellung aller bayerischen Mainhäfen hinsichtlich der Bahntarife[1]) wird der privatwirtschaftliche Kohlenbedarf für den größten Teil des nordwestlichen Bayerns über Aschaffenburg billiger gedeckt als über irgend welche andere Häfen (Mannheim, Frankfurt, Würzburg u. s. w.); die Ruhrkohle für den Bedarf der kgl. bayer. Staatsbahnen kann unter Umständen für ganz Bayern in Aschaffenburg umgeschlagen werden. Um den privatwirtschaftlichen Ruhrkohlenbezug Südbayerns, der heute teils mit Umschlag über Mannheim, teils direkt mit der Bahn zu den Sätzen des Rohstofftarifs erfolgt, dem Umschlag in Aschaffenburg zuzuleiten, bedürfte es besonderer Tarifmaßnahmen der kgl. bayer. Staatsbahn, deren Erfolg jedoch ein zweifelhafter wäre.

---

[1]) Vergl. die Denkschrift über die verkehrspolitische Aufgabe der Stadt Aschaffenburg. S. 14 und 18.

b) Die Stadt Würzburg kann unter gewissen Voraussetzungen die Ruhrkohle für ihren eigenen Bedarf billiger auf dem Wasser als auf der Bahn beziehen und dabei durchschnittlich 15,0 Mk. am Bahnwagen ersparen.

c) Als Umschlagplatz für den Verkehr höherwertiger Güter, wie z. B. Schnittholz, Petroleum, Getreide, Stückgüter u. s. w. liegt Würzburg günstiger als Aschaffenburg, solange unsere Eisenbahntarife vorwiegend auf dem System der Werttarifierung beruhen, für den Verkehr mit Massengütern dagegen ungünstiger. Der Grund ist folgender: Bei Massengütern, z. B. Steinkohlen, welche auf den Eisenbahnen zu den niedrigen Sätzen des Spezialtarifs III oder zu noch billigeren Ausnahmetarifen gefahren werden, ist der Unterschied zwischen den tonnenkilometrischen Frachtkosten des Wasser- und Bahntransportes in der Regel nicht groß.[1]) Treten nun bei derartigen Gütern Umstände ein, die den Wassertransport erschweren oder verteuern, wie z. B. am Main oberhalb Aschaffenburg die große Mehrlänge der Wasserstraße gegenüber der Bahntrace[2]), so wird der Vorsprung, den die billigere Schiffsfracht für die Frachteinheit bietet, durch die größere Zahl der auf dem Wasserwege zu leistenden Frachteinheiten ausgeglichen und dies um so früher, je kleiner der Unterschied der tonnenkilometrischen Frachtsätze ist. Aus diesem Grunde ist es für viele, nach Bayern gehenden Ruhrkohlentransporte am vorteilhaftesten, wenn sie den Main schon in Aschaffenburg d. h. vor Beginn der großen Mainkrümmungen, verlassen, während es sonst, bei Wasserstraßen, die von der Natur besser traciert sind, im allgemeinen am vorteilhaftesten ist, den Wasserweg möglichst lange zu benützen.

Anders liegt die Sache bei höherwertigen Gütern.

Hier werden die Unterschiede zwischen den tonnenkilometrischen Frachtkosten auf der Bahn und auf dem Wasser viel größer, weil die Schiffsfrachten für Stückgüter durchschnittlich nur um 40—50% höher

---

[1]) So kostet z. B. der Waggon (10 t) Ruhrkohlen von Bochum nach München C. auf der Bahn nach Rohstofftarif (681 km) . . 130 Mk. d. h. 1,9 Pf./tkm; mit kombiniertem Wasser- und Bahntransport über Mannheim (779 km) . . 138,50 Mk. d. h. 1,78 Pf./tkm.

[2]) Die Strecke Aschaffenburg-Würzburg ist lang { auf der Bahn 90 km, „ dem Main 164 „ }
„ „ Aschaffenburg-Bamberg „ „ { „ der Bahn 160 „, „ dem Main 308 „ }

sind als jene für Massengüter, während die Bahnfrachten der allgemeinen Stückgutklasse sich um 350—400 % höher stellen als die Sätze des Spezialtarifs III. Die Ursache hierfür ist darin zu suchen, daß die Schiffahrt viel weniger Rücksicht auf den Wert der Waren bei Bemessung ihrer Frachtsätze nimmt als das Wertsystem oder auch das gemischte System im Eisenbahntarifwesen.

Für höherwertige Güter wird daher der Wassertransport auch unter weniger günstigen Verhältnissen häufig noch lohnend sein, weil der Vorteil der viel größeren Billigkeit nicht so rasch durch ungünstige Umstände aufgezehrt wird. Es ist deshalb heute nicht mehr allgemein richtig, wenn behauptet wird, die Schiffahrt sei das geeignetste Transportmittel für geringwertige Güter; in vielen Fällen ist das Gegenteil zutreffend[1]) und nicht selten sieht sich die durch die Konkurrenz der Eisenbahn im Massengüterverkehr aus dem Felde geschlagene Binnenschiffahrt geradezu auf den Transport höherwertiger Güter angewiesen.

Güter der höheren Tarifklassen, die vom Rheingebiet nach Bayern gehen, sind aus dem vorerwähnten Grunde nicht gezwungen, den Main schon in Aschaffenburg zu verlassen, sondern sie können denselben trotz großer Mehrlänge vorteilhaft weiter nach aufwärts benützen. Wie weit diese Benützung des Maines angezeigt ist, läßt sich im allgemeinen nicht angeben. Nur soviel kann gesagt werden, daß Sendungen nach Orten, welche an der Wasserstraße selbst liegen, den Wasserweg naturgemäß möglichst bis zu ihrem Bestimmungsort benützen; in diesem Sinne ist z. B. ein lebhafter Stückgutverkehr auf dem Main bis Schweinfurt oder Bamberg sehr wohl denkbar. Handelt es sich dagegen um Transitverkehr, welcher an einem besonders günstig gelegenen Punkte vom Wasser auf die Bahn übergeht oder umgekehrt, so wird sich insbesondere bei solchen Gütern, welche, wie z. B. Getreide, Petroleum, Holz, eine gewisse Konzentration[2]) der Umschlaganlagen, der Lagerhäuser u. s. w. erfordern, der Umschlag solchen Orten zuwenden, welche mit möglichst vielen radialen Bahnverbindungen ausgestattet sind, da solche Plätze ein weiteres Gebiet beherrschen und naturgemäß ein handelspolitisches Übergewicht gegenüber Orten mit spärlichen Bahnverbindungen besitzen. In dieser Hinsicht kommt am bayerischen Main vor allen die Gegend zwischen Würzburg und Kitzingen d. h. die Mainhäfen Würzburg, Ochsenfurt, Marktbreit und Kitzingen in Betracht.

Erwägt man nun weiter, daß ein Umschlag in Kitzingen nur für die Richtung Kitzingen—Nürnberg—Regensburg—Passau, in Ochsen-

[1]) S. Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen. Berlin, 1894. S. 80 ff.

[2]) S. hierzu Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik S. 465.

furt und Marktbreit nur für die Richtung Ansbach—München, in Würzburg dagegen für die Richtungen Schweinfurt—Bamberg—Meiningen, Nürnberg—Regensburg—Passau, Ansbach—München, event. sogar gegen Lauda hin möglich ist, so darf man annehmen, daß die Mehrzahl dieser Güter bei entsprechenden Hafen- und Umschlagsanlagen den Platz Würzburg bevorzugen werden.

Außerdem darf bei allen derartigen Fragen die Erscheinung der wirtschaftlichen Gravitation nicht außer Betracht bleiben und diese läßt an sehr lehrreichen Beispielen[1]) erkennen, daß kleinere Orte, die in der näheren Umgebung größerer Städte liegen, ohne jedoch mit letzteren wirtschaftlich gleiche Interessen zu haben, nur schwer gleichen Schritt mit größeren, rührigen und fortschreitenden Städten zu halten vermögen.

Jedenfalls darf schon aus dieser allgemeinen Darstellung der Schluß gezogen werden, daß die Stadt Würzburg ihrer Lage nach befähigt ist, am bayerischen Main sich zu einem Umschlag- und Stapelplatz für höherwertige Güter zu entwickeln.

Hiernach kann sich also eine gewisse Arbeitsteilung zwischen Würzburg und Aschaffenburg herausbilden. Aschaffenburg wird sich als wichtigster Umschlagplatz Bayerns für Steinkohle entwickeln, Würzburg dagegen kann im Verkehr mit dem Rheingebiete der wichtigste Hafen Bayerns für Schnittholz, Getreide, Petroleum, Stückgüter u. s. w. werden. Bei einer derartigen Arbeitsteilung können beide Städte wichtige Verkehrsaufgaben lösen, beide können dabei zu erfreulicher Entwicklung gelangen, die sich bei Aschaffenburg mehr im Sinne einer Industriestadt, bei Würzburg mehr im Sinne eines Handelsmittelpunktes bewegen dürfte.

---

[1]) S. Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik. S. 383.

1. Abschnitt.

Der Transport von Ruhrkohlen nach und über Würzburg.

1. Allgemeines über die Höhe der in den folgenden Berechnungen angenommenen Wasserfrachten.

Die Rheinfracht zu Berg für Steinkohlen beträgt nach dem amtlichen Führer[1]) auf den deutschen Wasserstraßen durchschnittlich 0,9 Pf./tkm. Sympher[2]) nennt folgende mittleren Bergfrachten für Rohgüter auf dem Rhein: 0,78, 0,83, 0,94 Pf./tkm. Als Mittelwert aus allen Angaben Symphers für die Bergfracht ergibt sich der Betrag von 0,87 Pf. Nach Dufourny[3]) betrugen die mittleren Bergfrachten auf dem Rhein für Massengüter im Zeitraum 1880/90 durchschnittlich 1,13 Pf./tkm. Nach Untersuchungen des Verfassers[4]) stellten sich die Bergfrachten Rotterdam—Mannheim im Zeitraum 1890/1900 auf durchschnittlich 0,76 Pf./tkm, 1896/1900 auf durchschnittlich 0,73 Pf./tkm, wobei die Grenzwerte 0,65 und 0,90 Pf. waren. Besonders beachtenswert ist dabei der Umstand, daß seit der Mitte der 90er Jahre die Tendenz zu weiteren Verbilligungen der Wasserfrachten zurücktritt. Den nachstehenden Berechnungen liegt für den Massenverkehr auf dem Rhein zu Berg der Einheitssatz von 0,78 Pf./tkm zu Grunde, ein Betrag, dessen Berechtigung durch die mitgeteilten Zahlen nachgewiesen sein dürfte.[5])

---

[1]) Führer auf den deutschen Schiffahrtsstraßen. Bearbeitet im kgl. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten. I. Teil. S. 240. Berlin, 1893.

[2]) Sympher, Die wirtschaftliche Bedeutung des Rhein-Elbe-Kanals. 2 Bde. Berlin, 1899.

[3]) Dufourny, Der Rhein in seiner technischen und wirtschaftlichen, besonders auch verkehrstarifaischer Bedeutung. Berlin, 1898. S. hierzu auch Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik. S. 413.

[4]) Heubach, Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland. Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik.

[5]) Was regelmäßig als Durchschnittsfracht bezeichnet wird, ist strenge genommen nur das arithmetische Mittel aus gewissen Einzelfrachtsätzen. Die wirkliche Durchschnittsfracht würde man dann erhalten, wenn man nicht nur die Höhe der Frachten, sondern auch die Menge der zu dem betreffenden Frachtsatz beförderten Güter berücksichtigt. Werden z. B. in einem Zeitraume A 1000 t

Dieser Durchschnittssatz sinkt in Perioden starken Angebotes an Schiffsraum und Schleppkraft selten bis auf 0,44 Pf., häufiger auf Sätze von 0,53—0,60 Pf./tkm und steigt bei gegenteiliger Konjunktur bis zu 1,5 Pf.

Die Stückgutfrachten auf dem Rhein sind durchschnittlich um 40—50 % höher, als die Sätze für Massengüter.

Den Berechnungen für den kanalisierten Main liegt für Massengüter der Einheitssatz von 1,2 Pf./tkm[1]) zu Grunde, der auch die bestehende Schiffahrtsabgabe (2,3 Pf./t[2]) in jeder Haltung, d. h. für 8 außerbayerische Haltungen von Mainz bis Aschaffenburg 1,84 Mk./t) umfaßt. Hienach berechnet sich die Wasserfracht für Rohgüter von Ruhrort nach Aschaffenburg

283 km	Ruhrort—Mainz	0,78 Pf./tkm	22,07 Mk./10 t
87 „	Mainz—Aschaffenburg	0,99 Pf./tkm[1])	8,60 „
	Abgabe		1,84 „
			Sa. 32,50 „

Für den regulierten Main liegen aus dem Jahre 1901 Erhebungen vor; nach diesen beträgt:

Die Fracht Frankfurt-Würzburg für Getreide
0,38—0,45 Mk./100 kg [1,77—2,10 Pf./tkm].

Die Fracht Frankfurt-Würzburg für Roheisen
0,35 Mk./100 kg [1,63 Pf./tkm].

Die Fracht Frankfurt-Kitzingen für Massengüter
0,45—0,55 Mk./100 kg [1,79—2,20 Pf./tkm].

Die Fracht Frankfurt-Kitzingen für Stückgüter
0,60 Mk./100 kg [2,39 Pf./tkm].

Die Fracht Lohr-Würzburg für Brennholz
0,18—0,21 Mk./100 kg [3,46—4,00 Pf./tkm].

Die Fracht Ruhrort-Würzburg für Steinkohlen
0,75—0,85 Mk./100 kg [1,42—1,61 Pf./tkm].

Die Fracht Ruhrort-Kitzingen für Steinkohlen
0,80—1,00 Mk./100 kg [1,42—1,78 Pf./tkm],

2. Die beiden nachstehenden Tabellen geben zunächst einen allgemeinen Überblick über die Frachtkostenverhältnisse, wie sie für die

---

zu einem Satze von 2 Pf./tkm, in einem Zeitraume B 10 000 t zu einem Frachtsatze von 1 Pf. befördert, so würde nach üblicher Rechnungsweise die Durchschnittsfracht $\frac{2+1}{2} = 1{,}5$ Pf. sein. In Wirklichkeit aber ist sie

$$\frac{1000 \times 2 + 10\,000 \times 1}{1000 + 10\,000} = 1{,}09 \text{ Pf.}$$

[1]) 0,99 Pf./tkm. ohne Abgabe.

[2]) 2,3 Pf. für die II., 4,6 Pf. für die I. Güterklasse.

Güter des Spezialtarifs III und für Steinkohlen im Verkehr vom Ruhrgebiete nach Bayern zur Zeit gelagert sind.

[Siehe die Tabellen auf Seite 16/17 und 18/19.]

3. Da in der vorliegenden Untersuchung sehr häufig von Wasserfrachten gesprochen wird, dürfte es nicht überflüssig sein, mit einigen Worten auf die Zusammensetzung und den Charakter der beim Schiffstransport entstehenden Kosten[1]) einzugehen.

Die eigentlichen Wasserfrachtkosten — abgesehen von dem Aufwande für das Ein- und Ausladen der Güter — setzen sich aus drei verschiedenartigen Teilen zusammen:

a) aus den Schleppkosten, d. h. dem Aufwande für die Fortbewegung des Schiffes. Dieser Kostenanteil hängt, abgesehen von der jeweiligen Frachtenkonjunktur, in erster Linie vom Schiffswiderstande ab, der durch Form, Glätte und Schnelligkeit des Schiffes, sowie durch Breite und Tiefe des Wassers bedingt ist und annähernd mit dem Quadrat der Fahrgeschwindigkeit wächst.[2]) Die Schleppkosten betragen am Rhein durchschnittlich 0,3 Pf./tkm. Über die Schleppkosten auf dem bayerischen Main folgen später nähere Angaben.

b) aus der Schiffsmiete, d. h. dem an den Schiffer zu leistenden Ersatz des Aufwandes für Verzinsung, Unterhaltung, Amortisation und Bedienung des Schiffes nebst Unternehmergewinn. Dieser Kostenanteil hängt — wiederum abgesehen von der wechselnden Frachtenkonjunktur — hauptsächlich von der Dauer der einzelnen Reise und von der Ausnützung des Schiffsraumes ab. Der Einfluß der Fahrgeschwindigkeit auf diesen Kostenanteil ist nur gering, weil die gesetzlichen Lade- und Entladezeiten der Schiffe im allgemeinen viel länger sind als die eigentlichen Fahrzeiten.[3])

c) aus den Kosten für Versicherung von Schiff und Ladung, den Hafenkosten und etwaigen Schiffahrtsabgaben. Dieser Kostenanteil wird hauptsächlich durch den Zustand der betreffenden Wasserstraße, durch Art und Größe des Fahrzeuges und durch den Wert der Ladung bedingt und ist von Fahrgeschwindigkeit und Reisedauer im allgemeinen unabhängig. Die Summe

---

[1]) Heubach, Zwei Grundfragen für den Betrieb von Schiffahrtskanälen. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1896.

[2]) Heubach, Das Gesetz des Schiffswiderstandes. Deutsche Bauzeitung 1897 Nr. 75 und 77. Zeitschrift für Binnenschiffahrt 1898, Heft 10, S. 187.

[3]) Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895, §§ 29 und 48.

Übersicht über die Frachtkostenverhältnisse wichtiger Transportwege im Massengüterverkehr (Güter des Spezialtarifs III) zwischen dem Ruhrgebiet und Bayern.

Versand vom Ruhrgebiet (Bochum) nach	Direkter Bahnversand nach Spezialtarif III.	Frachtkosten in Mark für 10 t. Kombinierter Wasser- und Bahntransport mit Umschlag in Ruhrort und in Mannheim			Aschaffenburg als Endpunkt der Mainkanalisierung			Würzburg als Hafen am regulierten Main		
		52			58,5			97[13])		
	ℳ	1) 2) 3) 4)	5)	ℳ	1) 2) 6) 7) 4)	11)	ℳ	1) 2) 8) 9) 10) 4)		ℳ
Würzburg . .	101	21 + 1 + 26 + 4	+ 52	= 104	21 + 1 + 26,5 + 6 + 4	+ 32	= **90,50**	21 + 1 + 33 + 7 + 31 + 4	+ 0	= 97
Bamberg . . .	117	„	+ 71	= 123	„	+ 47	= **105,5**	„	+ 34[12])	= 131
Nürnberg C. . .	124	„	+ 71	= 123	„	+ 54	= **112,5**	„	+ 35	= 132
Weiden . . .	144	„	+ 92	= 144	„	+ 76	= **134,5**	„	+ 56	= 153
Regensburg . .	146	„	+ 93	= 145	„	+ 76	= **134,5**	„	+ 57	= 154
Ingolstadt C. .	144	„	+ 83	= 135	„	+ 75	= **133,5**	„	+ 55	= 152
München C. . .	162	„	+ 94	= **145**	„	+ 93	= 151,5	„	+ 73	= 170
Augsburg . .	150	„	+ 80	= **132**	„	+ 80	= 138,5	„	+ 62	= 159
Kempten . . .	155	„	+ 81	= **133**	„	+ 93	= 151,5	„	+ 80	= 177
Rosenheim . .	175	„	+ 107	= **159**	„	+ 106	= 164,5	„	+ 86	= 183

Folgerungen.

1. Im Massenverkehr geringwertiger Güter kann Aschaffenburg als Endpunkt der Mainkanalisierung das nördliche Bayern beherrschen; für Südbayern bleibt, soferne die bayerischen Mainhäfen nicht besondere Umschlagtarife erhalten, das Übergewicht Mannheims auch nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg bestehen. (Vgl. S. 14 der Denkschrift über Aschaffenburg.)

2. Würzburg wird als Umschlagplatz für geringwertige Massengüter wenig in Frage kommen, solange kein abgekürzter Wasserweg nach dieser Stadt besteht.
3. Die obigen Zahlen liefern im Zusammenhalte mit der nachstehenden Frachtkostentabelle über den Ruhrkohlenverkehr einen bemerkenswerten Kommentar zur Entstehung des Rohstofftarifs; sie zeigen, daß die Bahnverwaltungen, besonders bei größeren Transportweiten, mit den Sätzen des Spezialtarif III den Wettbewerb gegen die Binnenschiffahrt nicht wirksam aufzunehmen vermochten.

Erläuterungen.

[1]) 21 Mk. Eisenbahnvorfracht vom Innern des Ruhrgebietes zum Rhein (Ruhrort).
[2]) 1 Mk. Kosten des Umschlages von 10 t Kohlen vom Bahnwagen in das Schiff mittels Kohlenkippers.
[3]) 26 Mk. Rheinfracht Ruhrort—Mannheim für 10 t (0,78 Pf./tkm).
[4]) 4 Mk. Kosten des Umschlages vom Schiff auf den Bahnwagen.
[5]) 52 Mk. u. s. f. Bahnfracht nach Spezialtarif III ab Mannheim.
[6]) 26,50 Mk. durchschnittliche Wasserfracht Ruhrort—Frankfurt a. M. im großen Rheinschiff. (Preuß. Schiffahrtsabgabe auf dem kanalisierten Main beträgt z. Z. 1,15 M. für 10 t Kohlen).
[7]) 6 Mk. durchschnittliche Wasserfracht Frankfurt—Aschaffenburg.
[8]) 33 " " " Ruhrort—Frankfurt a. M. für die kleineren Mainschiffe.
[9]) 7 " " " Frankfurt—Aschaffenburg " " " "
[10]) 31 " " " Aschaffenburg—Würzburg.
[11]) 32 " Bahnfracht nach Spezialtarif III ab Aschaffenburg.
[12]) 34 " " " " " " Würzburg.
[13]) Der Wassertransport bis Würzburg kann in zweifacher Form erfolgen.
a) im Mainschiff schon vom Niederrhein ab, also ohne Umschlag am Untermain; die Kosten sind hierfür oben mit 97 Mk. nachgewiesen. Hierbei wird ein Umschlag erspart, aber diese Ersparung wird dadurch ausgeglichen, daß die Frachtkosten in kleineren Schiffen sich höher stellen. Vergl. [6]) und [8]).
b) mit Rheinschiff und Mainschiff, wobei am unteren Main ein Umschlag von Schiff zu Schiff notwendig wird. Die Kosten betragen hier: 21 + 1 + 26,5 + 6 + 4 + 31 + 4 Mk., also 93,50 Mk.
Die Frachtkosten sind also in letzterem Falle etwas niedriger; berücksichtigt man aber, daß gewisse Güter, besonders Steinkohlen, durch jedem Umschlag eine Entwertung erfahren, so wird das unter a geschilderte Verfahren in vielen Fällen vorzuziehen sein.

Anmerkung: Die jeweils niedrigsten Frachtkosten sind durch Fettdruck hervorgehoben.

Übersicht über die Frachtkosten wichtiger Verkehrswege im Kohlenverkehr zwischen dem Ruhrgebiet und Bayern.

Versand vom Ruhrgebiet (Bochum) nach	Direkter Bahnversand nach den Sätzen des Rohstofftarifs	Frachtkosten in Mark für 10 t Steinkohlen.					
		Kombinierter Wasser- und Bahntransport mit Umschlag in Ruhrort und in					
		Mannheim [1])		Aschaffenburg [2]) als Endpunkt der Mainkanalisierung		Würzburg [3]) als Hafen am regulierten Main	
	ℳ	46,5	ℳ	53	ℳ	91,5	ℳ
Würzburg . .	92	15,5+1+26+4	+ 43 = 89,5	15,5 + 1 + 32,5 + 4	+ 27 = 80	15,5+1+33+7+31+4	+ 0 = 91,5
Bamberg . . .	102	"	+ 66 = 112,5	"	+ 42 = 95	"	+29 = 120,5
Nürnberg C. .	106	"	+ 66 = 112,5	"	+ 49 = 102	"	+30 = 121,5
Weiden . . .	119	"	+ 86 = 132,5	"	+ 71 = 124	"	+51 = 142,5
Regensburg . .	120	"	+ 87 = 133,5	"	+ 71 = 124	"	+52 = 143,5
Ingolstadt C. .	119	"	+ 78 = 124,5	"	+ 70 = 123	"	+50 = 141,5
München C. . .	130	"	+ 87 = 133,5	"	+ 86 = 139	"	+68 = 159,5
Augsburg . .	123	"	+ 75 = 121,5	"	+ 75 = 128	"	+57 = 148,5
Kempten . . .	126	"	+ 76 = 122,5	"	+ 86 = 139	"	+75 = 166,5
Rosenheim . .	139	"	+ 95 = 141,5	"	+ 95 = 148	"	+81 = 172,5

Folgerungen.

1. Die Tabelle läßt deutlich erkennen, wie einschneidend die stark fallende Staffel des Rohstofftarifs [4]) wirkt; sie zeigt, wie schwer der Wettbewerb mit diesem Tarif für die Binnenschiffahrt ist.

2. Aus den Zahlen geht hervor, warum Würzburg zur Zeit seinen Bedarf an Ruhrkohlen trotz des Wasserweges nicht auf dem Main bezieht.

Erläuterungen.

[1]) Für den Bahntransport ab Mannheim
[2]) „ „ „ „ Aschaffenburg
[3]) „ „ „ „ Würzburg
} ist der Rohstofftarif gerechnet, der im Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern seit 12. September 1900 gilt, vorerst jedoch nur provisorisch bis 1. Oktober 1902.

[4]) Der Rohstofftarif beruht auf einer Abfertigungsgebühr von 7 Mk. und auf Streckensätzen von 2,2 Pf. bis 350 km; darüber hinaus von 1,4 Pf./tkm.

[5]) Über die Wasserfrachten bis Mannheim, Aschaffenburg und Würzburg siehe die vorausgehende Tabelle.

Es würde zu weit führen, hier auf eine Erörterung tariftechnischer Ausdrücke einzugehen und kann daher auf bekannte Werke Cohns, Ulrichs, Ranks u. a. über das Eisenbahntarifwesen verwiesen werden. — Der Verfasser hat S. 331—334 in Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik eine kurze Übersicht über die wichtigsten tariftechnischen Ausdrücke zu geben versucht.

[6]) Einen bemerkenswerten Einblick in die Wirkungen des am 1. April 1897 eingeführten Rohstofftarifs auf den Ruhrkohlenbezug Bayerns gewähren folgende Zahlen, welche auf den Jahresberichten der kgl. bayer. Staatsbahnen (Statistik der Güterbewegung) beruhen. Es vermittelte vom gesamten Ruhrkohlenbezug des rechtsrheinischen Bayerns:

	die Rheinschiffahrt	der direkte Bahnversand
1891	36 %	64 %
1896	57 %	43 %
1897	53 %	47 % (370 000 t)
1898	49 %	51 % (460 000 t)
1899	53 %	47 % (460 000 t)

Man möchte hiernach glauben, daß die Gegenmaßnahmen gegen den Rohstofftarif nicht ohne Wirkung geblieben sind.

der Frachtkostenanteile b betrug im Massengüterverkehr Ruhrort—Mannheim[1])

1897	durchschnittlich	0,40	Pf./tkm
1898	"	0,45	"
1899	"	0,35	"
1900	"	0,42	"

Was in der vorliegenden Untersuchung als „Wasserfracht" bezeichnet wird, stellt die Summe der drei vorbezeichneten Kostenanteile dar. Die Schleppkosten, welche von der staatlichen Kettenschleppschiffahrt auf dem Main erhoben werden, bilden daher einen Teil der Wasserfracht. Der geschäftliche Vorgang spielt sich ungefähr in der Weise ab, daß ein Versender, etwa in Frankfurt a./M., dem Schiffer 100 t Güter für Würzburg übergibt zum Satze von 40 Pf./100 kg. Sache des Schiffers ist es, hieraus die Schleppgebühr und etwaige andere Kosten zu decken.

4. Nunmehr kann in eine nähere Betrachtung darüber eingetreten werden, wie es sich mit dem Bezug von Ruhrkohle für Würzburg verhält.

Nach den Angaben der Frachtkostentabelle auf S. 18 kostet zur Zeit die Fracht für 10 t Ruhrkohlen von Bochum nach Würzburg auf der Bahn 92 Mk., auf dem Wasser durchschnittlich 91,50 Mk., also ungefähr ebensoviel. Bei Ausnützung günstiger Frachtkonjunkturen auf dem Rhein kann die Wasserfracht nach Würzburg sich vielleicht ausnahmsweise bis auf 82—85 Mk. ermäßigen.

Im Durchschnitt jedoch — darüber darf man sich keinen Illusionen hingeben — stellt sich gegenwärtig der Ruhrkohlenversand nach Würzburg auf dem Wasser nicht billiger als auf der Bahn. Die thatsächliche Verkehrsentwicklung auf dem mittleren Main, welche nur gelegentliche Kohlensendungen aufweist, entspricht vollkommen dieser Thatsache

Es fragt sich nun: Besteht die Möglichkeit, den vorhandenen Wasserweg im Rohgüterverkehr nach Würzburg besser auszunützen und wie könnte dies geschehen?

a) Zunächst könnte man an eine Verbilligung des Tarifes der staatlichen Kettenschleppschiffahrt denken; allerdings sind die bisher ungünstigen finanziellen Ergebnisse dieses Unternehmens[2]) derartigen Wünschen nicht sehr förderlich.

Die Schleppkosten Aschaffenburg—Würzburg betragen gegenwärtig bei 50% Auslastung der Schiffe[3])

[1]) Handelskammerbericht Mannheim für 1900.

[2]) Vgl. Einleitung S. 4.

[3]) Bestimmungen und Tarife für die kgl. bayer. Kettenschleppschiffahrt auf dem Maine. Neueste Auflage vom 1. Januar 1901.

für 100 t Schiffe . . . . . 34,80 Mk.
„ 200 „ „ . . . . . 29,50 „
„ 300 „ „ . . . . . 26,90 „
„ 400 „ „ . . . . . 25,60 „
„ 500 „ „ . . . . . 24,80 „

Durchschnittlich 28,40 Mk./10 t.

Bei 75% Auslastung der Schiffe beträgt der Schlepplohn

für 100 t Schiffe . . . . . 28,80 Mk.
„ 200 „ „ . . . . . 25,00 „
„ 300 „ „ . . . . . 23,50 „
„ 400 „ „ . . . . . 22,50 „
„ 500 „ „ . . . . . 22,00 „

Durchschnittlich 24,40 Mk./10 t.

Bei voller — leider nur selten erreichter — Auslastung beträgt der Schlepplohn

für 100 t Schiffe . . . . . 25,60 Mk.
„ 200 „ „ . . . . . 23,00 „
„ 300 „ „ . . . . . 21,60 „
„ 400 „ „ . . . . . 21,00 „
„ 500 „ „ . . . . . 20,60 „

Durchschnittlich 22,40 Mk./10 t.

Die Gebühren der kgl. bayer. Kettenschleppschiffahrt setzen sich aus 2 Teilen zusammen,

aus der Schleppgebühr für das leere Fahrzeug
und „ „ „ die Ladung.

Die Einnahmen aus der Beförderung leerer Fahrzeuge bilden das finanzielle Rückgrat des Unternehmens, denn es ist am bayerischen Main die Zahl der an der Kette beförderten leeren Schiffe etwa 8—10 mal größer als die Zahl der beladenen Fahrzeuge.[1]) Der Grund für diese, manchem vielleicht auffallende Erscheinung liegt darin, daß auf der Strecke unterhalb Wertheim viele Stein- und Holzschiffe beladen mit Hilfe der Strömung zu Thal fahren, die sich dann an der Kette zurückbefördern lassen.

Bei dieser Sachlage dürfte wenig Aussicht auf eine Herabsetzung der Gebühren für die leeren Fahrzeuge bestehen. Dagegen wäre es vielleicht erreichbar, daß die Verwaltung der Kettenschleppschiffahrt, ähnlich wie die Aktiengesellschaft für die Kettenschleppschiffahrt auf dem Neckar, einen Ausnahmetarif für Steinkohlen und ähnliche Massengüter in der

---

[1]) S. hiezu die Jahresberichte der Aktiengesellschaft „Mainkette“ in Mainz.

Weise gewährt, daß der Schlepplohn für das Fahrzeug unverändert bleibt, jener für die Ladung wie am Neckar um 50% gekürzt wird.

Bei 50% Auslastung würde der Schlepplohn alsdann betragen:

für 100 t Schiffe	26,60 Mk.
„ 200 „ „	21,30 „
„ 300 „ „	18,70 „
„ 400 „ „	17,40 „
„ 500 „ „	16,60 „

Durchschnittlich 21,20 Mk./10 t.

Der Schlepplohn würde bei 75% Auslastung betragen:

für 100 t Schiffe	20,50 Mk.
„ 200 „ „	17,00 „
„ 300 „ „	15,30 „
„ 400 „ „	14,30 „
„ 500 „ „	13,80 „

Durchschnittlich 16,20 Mk./10 t.

Bei voller Auslastung würde der Schlepplohn betragen:

für 100 t Schiffe	17,40 Mk.
„ 200 „ „	14,80 „
„ 300 „ „	13,50 „
„ 400 „ „	12,80 „
„ 500 „ „	12,40 „

Durchschnittlich 14,20 M./10 t.

Ein derartiger Ausnahmetarif würde somit eine durchschnittliche Verbilligung des Wassertransportes um 8 Mk./10 t für die Strecke Aschaffenburg—Würzburg (164 km) bewirken.

Der Schlepplohn, der heute durchschnittlich 1,5 Pf./tkm beträgt, würde sich bei Durchführung dieser Tarifreform auf durchschnittlich 1,05 Pf./tkm reduzieren. Eine noch weitergehende Verbilligung der Beförderung an der Kette ließe sich vielleicht dann erreichen, wenn man ein Tarifsystem finden würde, welches, ohne Härten für die Schiffer zu enthalten, das Interesse der Verwaltung an gut ausgelasteten Schleppzügen auch zu einem Interesse der Schiffer machen würde; etwa in der Weise, daß der Schlepplohn den Selbstkosten parallel läuft d. h. umso höher für die Frachteinheit wird, je schlechter ausgelastet ein Zug ist, um so niedriger, je mehr der Zug sich der vollen Auslastung nähert.

b) Ein weiteres Mittel würde in einer gewissen Regulierung und Bindung der Mainfrachten zu erblicken sein.

Die Lage der Mainfrachten ist z. B. derart, daß bei der Bergfahrt fast die ganze Frachteinnahme des Schiffers durch die Gebühr der Kettenschleppschiffahrt aufgezehrt wird. Dem Schiffer dient hier die Einnahme häufig nur dazu, die Kosten für den Bergtransport seines Fahrzeuges zu decken; auf Gewinn kann er im allgemeinen nur bei der billigen Fahrt zu Thal, wobei ihm die Strömung des Flusses kostenlos Schiff und Ladung fortbewegt, rechnen.

Einige Zahlen mögen das beweisen. Es betragen z. B.
die Frachtsätze Frankfurt—Würzburg
35—45 Mk./10 t (1,63—2,1 Pf./tkm)
die Schleppkosten Frankfurt—Würzburg 1,50—2,0 Pf./tkm.

Dem Schiffer bleibt hier also fast nichts. Dagegen betragen bei der Thalfahrt:
die Frachtsätze Würzburg—Frankfurt
35—45 Mk./10 t (1,63—2,1 Pf./tkm)
die Selbstkosten des Schiffers
etwa 14—19 Mk./10 t (0,63—0,88 Pf./tkm).

Würden nun die Mainschiffer sich organisieren, die Frachten, ähnlich wie dies am Neckar geschieht, jeweils für 1 Jahr durch öffentliche Bekanntmachung festlegen, dadurch dem Handel eine sichere Kalkulation ermöglichen und denselben zu umfangreicherer Benutzung des Mainweges veranlassen, würden sie bestimmte, regelmäßige Eil- und Stückgüterkurse mit den großen Rheinhäfen errichten und den Massengüterverkehr von den Stückgutsendungen möglichst trennen, würden sie endlich wie bisher bei der Bergfahrt sich im allgemeinen mit der Deckung der Selbstkosten begnügen, so wären in Verbindung mit einem Ausnahmetarif der Kettenschleppschiffahrt Mainfrachten zu Berg für Massengüter von 1,2—1,4 Pf./tkm erreichbar, während dieselben heute 1,8—2,2 Pf. betragen.

Dabei würde sich die Bergfracht Aschaffenburg—Würzburg auf 19,70—23 Mk., jene von Frankfurt nach Würzburg auf 26—30 Mk./10 t stellen. Die unter a und b besprochenen Maßregeln würden zusammen sohin eine Ermäßigung der Wasserfracht bis Würzburg für Massengüter von etwa 10 Mk./10 t erhoffen lassen. Vorausgesetzt ist dabei stets, daß die Entwicklung eines lebhafteren Thalverkehrs, insbesondere in Schnittholz, den Schiffern Ersatz für den Mangel an Verdienst bei der Bergfahrt bietet.

Der Wassertransport von 10 t Ruhrkohle von Bochum nach Würzburg würde bei Erfüllung dieser Voraussetzungen etwa 80 Mk. kosten, also gegenüber der Bahnfracht eine Ersparnis von 10 bis 12 Mk./10 t gewähren; die sich bei günstiger Lage der Rheinfrachten bis auf 15 M./10 t steigern ließe.

c) Ein weiteres wichtiges und ausgiebiges Mittel, wäre die Beschaffung eigener Schleppkähne durch größere Unternehmungen zum Schiffahrtsbetriebe auf eigene Rechnung.

Diese am Rhein sehr verbreitete Betriebsweise bietet erhebliche Vorteile, da hier die Interessen von Verfrachter und Schiffsbesitzer vollkommen parallel laufen und hierdurch eine wesentlich bessere Ausnutzung der Schiffe und eine bedeutende Frachtkostenminderung erzielt wird. So sagt der Jahresbericht der Handelskammer Mannheim vom Jahre 1884, daß nur jene Rheinschiffer, welche das Schiffahrtsgewerbe in Verbindung mit ihrem Eigenhandel — in Holz, Getreide, Steinen, Erzen, Kohlen — ausüben, einen entsprechenden Gewinn zu erzielen vermochten.

Man darf annehmen, daß für derartige, im Besitze größerer Unternehmungen befindliche, zwischen Würzburg und dem Niederrhein verkehrenden Schiffe die durchschnittlichen Frachtkosten auf dem Rhein den Satz von 1,0 Pf., auf dem Main von 1,2 Pf./tkm nicht übersteigen würden. Dann aber würde der Ruhrkohlenbezug von Würzburg auf dem Wasser sich zur Zeit folgendermaßen berechnen:

Eisenbahnvorfracht Zeche—Ruhrort . . .	15,50	Mk.
Umschlag vom Bahnwagen in das Schiff .	1,00	„
Rheinfracht (bis Frankfurt)	26,50	„
Mainfracht	25,80	„
Umschlag auf das Land	4,00	„
Summa	72,80	M./10 t.

Die Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg würde diesen Betrag auf rund 72,00 Mk. ermäßigen. Diese Betriebsweise würde somit für Würzburg gegenüber der Bahnfracht eine mittlere Frachtersparnis von 20 Mk. für jeden Bahnwagen Ruhrkohle ermöglichen.

Bei allen diesen Frachtersparnisberechnungen darf jedoch nicht übersehen werden, daß schon öfters bei den Kohlenzechen u. s. w. eine gewisse Geneigtheit beobachtet wurde, sich an derartigen Frachtersparnissen — mögen sie nun durch

verbilligte Bahntarife oder durch verbesserte Schiffahrtsverhältnisse bewirkt sein — zu beteiligen und zwar durch eine Erhöhung der Kohlenpreise, so daß die erzielte Frachtersparnis nur teilweise den Transportinteressenten, teilweise dagegen den Zechen zufloß.

Ferner ist auch die Thatsache zu beachten, daß manche Kohlensorten, besonders Nußkohlen, beim Wassertransport durch den mehrmaligen Umschlag eine erhebliche Entwertung erfahren. Die Handelskammer Mannheim schätzte 1882 Qualitätsverlust und Wiederaufbereitungskosten auf 10—12 Mk./10 t. Eine Mitteilung aus dem Jahre 1899 gibt jenen Nachteil des Wassertransportes für Fettkohle mit 10 Mk., für Flammkohle mit 7,50 Mk./10 t an. Zieht man von diesen Beträgen den Wert des bei der Wiederaufbereitung anfallenden, zur Brikettfabrikation verwendbaren Kohlengruses ab, so bleibt immer noch ein Verlust von 5—6 Mk./10 t.[1])

Dieser Verlust vermindert sich beim Bezug von Förderkohle und verschwindet vollständig beim Bezug von Kohlengrus.

d) Wesentlich würde diese Entwicklung unterstützt, wenn es gelänge, größere Kohlenkonsumenten zu einer Art von Ankaufsgenossenschaft zu vereinigen, die als bedeutendere Abnehmerin günstige Abschlüsse mit den Zechen erzielen und durch Errichtung einer Aufbereitungsanstalt und Brikettfabrik eine neue Industrie gründen könnte.

Insbesondere für die Brikettfabrikation dürften günstige Bedingungen in Würzburg zu schaffen sein. Denn das Rohmaterial derselben, der Kohlengrus, leidet nicht unter dem Umschlag zwischen Schiff und Land, eignet sich also sehr gut für den Wassertransport. Außerdem kann die Brikettindustrie die Abfallstoffe der Kohlenaufbereitung verwerten. Die Brikettfabriken in Gustavsburg, Mannheim u. s. w. beweisen den nahen Zusammenhang derartiger Anlagen mit der Schiffahrt. Bemerkenswert möchte hierbei sein, daß Ruhrkohlenbriketts ein vorzügliches Brennmaterial bilden, dessen Heizkraft die der Ruhrkohle noch übertrifft.

---

[1]) Der Jahresbericht der Handelskammer zu Frankfurt a/M. von 1897. [Anhang, S. 11] gibt den Verlust durch Wassertransport für Nußkohle sogar mit 23,50 Mk./10 t an. Da aber an gleicher Stelle mitgeteilt wird, daß vom Frankfurter Kohlenbezug auf dem Wasser nur rund 25% auf Nußkohle entfallen, so liegt hierin ein Anzeichen, daß der durchschnittliche Verlust beim Schifftransport viel geringer ist.

Eine Kohlenankaufs-Genossenschaft mit beschränkter Haftpflicht hätte man sich etwa in der Form zu denken, daß jedes Mitglied sich jährlich zur Abnahme eines gewissen Quantums verpflichtet und den Betrag hierfür sicher stellt durch Depots, Kautionen, Solawechsel u. s. w. ähnlich, wie die Aktionäre von Lebensversicherungsbanken den in der Regel bedeutenden, nicht eingezahlten Rest ihres gezeichneten Betrages garantieren.

So mißliebig der Name „Genossenschaft" vielen auch geworden ist, wird es am regulierten Main doch nur durch derartige Mittel — Aktienunternehmungen, Genossenschaften u. s. w. — möglich sein, den Verkehr in Massengütern zu heben. Die großen Schwierigkeiten können nur durch große Mittel, nur mit vereinten Kräften überwunden werden und ganz besonders der Anfang bedarf solcher Förderung.

e) Ein schon 1893 von Schanz empfohlenes Mittel für die Belebung des Mainverkehres in Steinkohlen wäre gegeben, wenn die kgl. bayer. Staatsbahnverwaltung einen Teil ihres Kohlenbedarfes auf dem Maine bezöge.[1]) Die württembergische Staatsbahn läßt jährlich 20 000—25000 t Ruhrkohlen auf dem Neckar nach Heilbronn befördern, nicht um dadurch Ersparnisse zu machen, sondern um die dortige (private) Kettenschiffahrt zu fördern und die Neckarschiffahrt überhaupt zu unterstützen.

f) Ein sehr wirksames Mittel, nicht nur zur Hebung des Kohlenverkehrs, sondern des Mainverkehres überhaupt, besteht darin, daß größere Unternehmungen insbesondere für Steinkohlen- und Petroleumeinfuhr, sowohl in Aschaffenburg, dem nächsten Endpunkte der Kanalisierung, als auch in Würzburg Lager, Tanks u. s. w. anlegen und ihre Transporte durch ziemlich große, mindestens 500 t fassende Kähne besorgen lassen. Diese größeren Kähne genießen am Rheine sogenannte Schlepprabatte, von denen kleinere Schiffe ausgeschlossen sind, und können bei günstigem Wasserstande auch den Main noch mit ansehnlicher Teilladung befahren. Bis Aschaffenburg als Endpunkt der Kanalisierung kommen dieselben stets mit voller Last; je nach dem Mainwasserstande wäre in Aschaffenburg soweit zu löschen, bis das Schiff mit dem übrigen Teile der Ladung auch den regulierten Main nach Würzburg befahren kann.

---

[1]) S. Schanz, Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main. Bamberg, 1893. S. 36, 75.

Ein Kahn von 550 t Tragfähigkeit[1]) hat bei 60 m Länge, 8,5 m Breite und 1,5 m Bordhöhe einen Tiefgang von 1,25 m; derselbe trägt bei

1,00 m Tauchtiefe noch	440 t	
0,80 „ „ „	352 „	
0,65 „ „ „	286 „	

Nach Faber[2]) beträgt die mittlere Häufigkeit der Wasserstände des Mains nach den Beobachtungen der 10 Jahre 1879/1888 am Pegel zu Schweinfurt:

Wasserstände von		März-Novbr.	i. ganz. Jahr
0,64—1,00 m	kommen vor durchschn. an	90,8 Tagen	94,5 Tagen
1,01—1,50 „	„ „ „ „	120,4 „	160,4 „
1,51—2,00 „	„ „ „ „	38,9 „	64,5 „
über 2,00 „	„ „ „ „	24,9 „	45,9 „

Hiernach könnte das oben bezeichnete Schiff von 550 t Ladefähigkeit während der Zeit von März bis November an

etwa 90 Tagen volle Ladung
„ 80 Tagen etwa $^3/_4$ Ladung
„ 90 Tagen $^1/_2$—$^3/_5$ Ladung nehmen.

Auf die geschilderte Weise könnten die Güter ohne Umschlag vom Niederrhein und von Holland bis Würzburg gebracht werden, wodurch Fracht- und Umschlagkosten gespart, sowie Beschädigungen und Wertminderungen der Waren vermieden würden. Je wertvoller die betreffenden Güter wären, desto mehr läge es im Interesse einer derartigen Unternehmung, die Wasserstraße möglichst weit nach aufwärts zu benutzen.

Die Steinkohlen für den Konsum Würzburgs könnten auf diesem Wege zweckmäßig als Teilladungen solcher Kähne befördert werden, deren übrige Ladung in Aschaffenburg gelöscht wird.

Solche Betriebsteilungen sind im modernen Geschäftsleben nicht ungewöhnlich. So sieht z. B. der Handelskammerbericht von Mannheim für 1886 einen Grund für die Verschiebungen im Petroleumhandel der Häfen Bremen und Hamburg darin, daß die hervorragendsten Petroleumhändler Hamburgs auch Angehörige des Bremer Hafengebietes sind. Ein deutliches Zeichen für Bedeutung und Wirksamkeit derartiger Maßnahmen.

Etwas ähnliches liegt vor, wenn Mannheimer Getreide-

[1]) Schanz, Kettenschleppschiffahrt a. a. O. S. 78.
[2]) Faber, a. a. O. Sonderabdruck. Tabelle I. S. 7.

häuser durch Filialen in Marseille oder Genua ihre Transporte in die Südschweiz u. s. w. vermitteln lassen.

Es wird angestrengter Thätigkeit in verschiedenen Richtungen bedürfen, um alle diese Punkte durchzuführen; allein die Durchführung liegt im Bereiche der Möglichkeit. Gelingt sie, so wird Würzburg den Waggon Kohle um 10—20 Mk. billiger beziehen als heute und dadurch für seinen Konsum bis zu 100000 Mk. jährlich ersparen. Wenn auch diese Einsparung nur mäßig ist — sie beträgt z. B. in Frankfurt 30 Mk., mitunter sogar 38 Mk.[1]) — so kann sie doch den Anstoß zur Entstehung neuer, zur Hebung vorhandener Industrien geben.

Würzburg kann es — das darf als Ergebnis dieses Abschnittes festgestellt werden — durch geschickte Organisation des Betriebes dahin bringen, seinen eigenen Ruhrkohlenbedarf mit Vorteil auf dem Main zu beziehen; ein Kohlenumschlagplatz für eine weitere Umgebung dagegen kann Würzburg nicht werden, wenn nicht eine wesentlich abgekürzte Wasserstraße an die Stelle des Mains tritt.

Auch hier kann die Verkehrsentwicklung der Stadt Heilbronn als Beweis dienen.[2])

Es sind dort angekommen	1895	1896	1897	1898	1899	1900
mit der Bahn	39094 t	40096 t	55115 t	61569 t	57978 t	88900 t
zu Wasser	52103 t	86021 t	75205 t	70592 t	59095 t	66191 t
Summa	91197 t	126517 t	130320 t	132159 t	117073 t	155091 t
abgegangen						
mit der Bahn	12463 t	12888 t	9761 t	12777 t	11522 t	15630 t

Wenn der Transitverkehr in Heilbronn[3]), das auf dem Wasserwege nur 115 km vom Rhein entfernt ist, nicht zu größerer Entwicklung kommen konnte, so wäre es sehr optimistisch, in Würzburg, das 250 km vom Rhein, 164 km von Aschaffenburg entfernt ist, einen nennenswerten Transitverkehr in Kohlen zu erwarten.

Ein Umstand bedarf hier noch besonderer Hervorhebung. Es wird häufig angenommen und vertrauensvoll geglaubt, daß man in der Zukunft auf Wasserstraßen Durchschnittsfrachten von 0,5—0,6 Pf./tkm. erwarten dürfe; auch Rentabilitätsberechnungen werden auf derartigen Grundlagen aufgebaut. Solche Annahmen gründen sich meist auf theoretische Untersuchungen und setzen ein

[1]) Handelskammerbericht Frankfurt, 1898, S. 114.

[2]) Vgl. die Jahresberichte der Württembergischen Handelskammern.

[3]) S. auch Schanz, Kettenschleppschiffahrt a. a. O., S. 73.

ideales Zusammenwirken von Schiffer, Schleppkraft, Verfrachter und Empfänger voraus. Sie übersehen dabei zunächst, daß schon bei den heutigen Rheinfrachten die selbständigen Einzelschiffer nur mit Mühe bestehen können und an Zahl gegenüber den großen Schiffahrtsunternehmungen mehr und mehr zurückgehen, daß aber — wie die Handelskammer Mannheim offen ausspricht — auch die großen Schiffahrtsgesellschaften bei den heutigen Frachten, die in ihren niedersten Sätzen mitunter auf 0,5 Pf./tkm. herabgehen, nur dann auf ihre Rechnung kommen, wenn sie die Schiffahrt als Hilfsgewerbe betreiben.

Jene Annahmen übersehen ferner, daß die u. a. vom elektrischen Schiffszug erhoffte Verbilligung schon aus dem Grunde nicht überschätzt werden darf, weil die Kosten für die Fortbewegung der Schiffe zu Berg z. B. am Rhein nur etwa 0,3 Pf./tkm. d. h. nur etwa $^1/_3$—$^2/_5$ der gesamten Wasserfracht von durchschnittlich 0,7—0,9 Pf. betragen. Der Rest entfällt auf die Kosten des Schiffraumes. Es würde also eine Ermäßigung der Schleppkosten um 50% erst eine Ermäßigung der gesamten Wasserfracht um 17—20% bewirken.

Am Main beträgt die Schleppgebühr der staatlichen Kettenschleppschiffahrt — wie früher nachgewiesen wurde — im Durchschnitt 1,5 Pf./tkm.; es bestände vielleicht die Möglichkeit, auf dem Wege der Ausnahmetarifierung diesen Satz auf 1,0 Pf. zu vermindern. Eine weitere Verbilligung aber dürfte auf dem regulierten Main kaum erreichbar sein, weil die eigenartigen, schwierigen Fahrwasserverhältnisse dieses Flusses eine andere Betriebskraft als die Kettenschleppschiffahrt ausschließen, deren Selbstkosten aber schon durch die heutigen Sätze, wenigstens bei der jetzigen Verkehrsentwicklung, nicht gedeckt werden.

Die Annahme sehr billiger Zukunftswasserfrachten übersieht endlich, daß in der rauhen Wirklichkeit die schärfsten Interessengegensätze zwischen Absender und Empfänger einerseits, Schiffer anderseits bestehen. Es sei nur an das Verhältnis dieser Interessentengruppen zu den gesetzlichen Festsetzungen[1]) über die Belade- und Entladezeit von Schiffen erinnert. Hier gäbe es allerdings ein Hilfsmittel, dessen Durchführung jedoch nur schwer erreichbar erscheint. Es bestünde darin, daß die ganze bisherige Betriebsweise der Binnenschiffahrt aufgegeben und, ähnlich wie bei der Eisenbahn, die drei Faktoren: Weg, Transportgefäß und Motor in einer Hand vereinigt werden.[2]) Ein anderes,

[1]) Binnenschiffahrtsgesetz vom 15. Juni 1895, §§ 29 und 48.

[2]) Schriften des deutsch-österreichisch-ungarischen Verbandes für Binnenschiffahrt, Nr. XV. Heubach, Über die Einrichtung eines regelmäßigen Betriebes auf künstlichen Wasserstraßen.

weniger radikales, praktisch leichter durchführbares und thatsächlich schon oft angewendetes Mittel liegt in der Vereinigung des Schiffes und eventuell der Schleppkraft mit dem Unternehmen des Verfrachters. Die Handelskammer Mannheim sieht hierin, wie oben bereits hervorgehoben, sogar die einzige lukrative Form der Schiffahrt.

Allein trotz der Möglichkeit solcher Betriebsformen muß die Annahme zukünftiger Durchschnitts-Wasserfrachten von 0,5—0,6 Pf./tkm als eine utopistische erachtet werden. Denn auf dem Rhein ist es trotz hoher technischer Entwicklung, trotz des riesenhaften Verkehrs, trotz der schärfsten Konkurrenz zahlreicher Schiffahrtsunternehmungen, bisher nicht gelungen, Mittelwerte von 0,7—0,9 Pf./tkm[1]) dauernd zu unterschreiten. Bei den ständigen Versuchen, Frachtpreiskartelle abzuschließen, wäre es mindestens gewagt, auf weitere erhebliche Verbilligungen der Rhein- und der Wasserfrachten überhaupt zu rechnen und darauf verkehrspolitische Untersuchungen aufzubauen. Auch die Statistik läßt seit der Mitte der 90er Jahre kein weiteres Sinken der Rheinfrachten, eher eine steigende Tendenz erkennen.[2])

Der Umstand, daß die Seefrachten vom schwarzen Meer nach Rotterdam durchschnittlich 0,17—0,19 Pf., von New York nach Rotterdam 0,12—0,14 Pf., von Ostindien nach Rotterdam mitunter nur 0,9 Pf./tkm betragen — vgl. hierüber die Mannheimer Handelskammerberichte — darf nicht dazu verleiten, von der Binnenschiffahrt unmögliche Frachtverbilligungen zu erwarten.[3])

Auf Grund der thatsächlichen Verhältnisse darf es als eine durchaus nicht ungünstige Annahme bezeichnet werden, wenn in der Berechnung über den Steinkohlenbezug Würzburgs auf dem Wasserweg Rheinfrachten von 0,78—1,00 Pf. (wegen der kleineren Fahrzeuge) und Mainfrachten von 1,2—1,4 Pf./tkm eingesetzt sind; eine Operation mit wesentlich niedrigeren Frachten würde nur das gleißende Trugbild einer verkehrspolitischen fata morgana erstehen lassen.

---

[1]) Führer auf deutschen Schiffahrtsstraßen. Bearbeitet im kgl. preuß. Ministerium der öffentlichen Arbeiten, I. S. 240.

[2]) Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik.

[3]) S. Heubach, Das Gesetz des Schiffswiderstandes a. a. O., wo nachgewiesen, daß der geringe Schiffswiderstand bei Seeschiffen, der nur $^1/_8$—$^1/_{10}$ des Widerstandes bei Flußschiffen -- auf die Flächenheit des eingetauchten Hauptspanntquerschnittes bezogen — beträgt, in dem großen Tiefgang der Seeschiffe seine Hauptursache hat. Schon dieser Umstand bedingt erheblich geringere Frachtkosten bei der Seeschiffahrt; dazu kommen noch die großen Transportweiten, die kurzen Lade- und Entladezeiten, die volle Ausnützung der Tragfähigkeit u. s. w. Der ganze Charakter der Seeschiffahrt ermöglicht eine Ökonomie des Betriebes, wie sie die Binnenschiffahrt auch nicht annähernd erreichen kann.

2. Abschnitt.

Petroleum.

Zunächst soll eine Übersicht[1]) darüber gegeben werden, wie viel Petroleum Bayern überhaupt bezieht und woher dasselbe kommt:

Von	Bayerns Empfang an Petroleum und anderen Mineralölen					
	1891	1895	1896	1897	1898	1899
	t	t	t	t	t	t
Elbhäfen[1])	403	10	110	1 707	2 655	1 701
Weserhäfen	14 612	4 702	3 067	3 420	4 088	3 774
Provinz Sachsen	1 365	58	1 802	1 962	1 892	2 353
Königreich Sachsen	878	2 242	1 924	4 483	4 274	3 339
Hessen	1 316	3 042	1 119	2 314	3 370	4 280
Mannheim-Ludwigshafen . . .	12 130	30 694	31 026	31 884	32 252	29 609
allen deutschen Verkehrsbezirken .	31 268	42 452	40 075	46 889	49 675	46 870
Galizien	728	1 743	3 000	2 738	2 509	1 430
Böhmen	—	1 238	2 553	—	147	825
Österreich	4 140	2 611	2 798	3 401	4 658	3 996
allen ausländ. Verkehrsbezirken .	7 368	5 694	8 455	7 439	8 189	7 279
Auf der Donau[2]) (Zolldurchgang Passau)	8	82	13	29	2 544	6 554

Die Übersicht zeigt, daß der direkte Bahnversand von den deutschen Seehäfen keine erheblichen Fortschritte aufweist; der später folgende Frachtkostenvergleich läßt dies auch vollkommen begreiflich erscheinen. Von Bayerns Petroleumbezug — rund 60 000 t — kommen z. B.

über Mannheim . . . . ca. 50 %
„ Frankfurt, Mainz u. s. w. . . . . . . „ 7 „
„ Binnenhäfen an der Elbe . . . . . . „ 9,5 „
„ deutsche Seehäfen . . . . „ 9,2 „
von Galizien, Böhmen, Österreich und Rußland „ 22,0 „
„ anderen Bezirken . . . . „ 2,3 „

Von besonderem Interesse ist dabei das Verhältnis von Mannheim zu den deutschen Seehäfen. Zwischen den beiden Gruppen bestand in den 80er und 90er Jahren ein erbitterter Kampf um die Herrschaft über den süddeutschen Markt. Mannheim vermochte seine Überlegen-

[1]) Nach den Jahresberichten über die Betriebsergebnisse der kgl. bayer. Staatseisenbahnen. [Statistik der Güterbewegung.]

[2]) Statistik des Deutschen Reiches. S. hierzu auch Zöpfl „der Wettbewerb des russischen und amerikanischen Petroleums“. Berlin, 1899.

Übersicht über die Transportkosten verschiedener Verkehrswege beim Petroleumversand nach Bayern.

Nach	Von Hamburg[1]) mit direktem Bahntransport	Vergleich der reinen Frachtkosten beim Petroleumversand von Nordseehäfen nach Bayern r. d. Rh. — Von Rotterdam mit Umschlag in: Mannheim[2])	Frankfurt a./M.[2])	Aschaffenburg[3]) als Endpunkt der Mainkanalisierung	Würzburg[3])	Schweinfurt[3])
	M/10 t	[4]) [9]) M	[5]) M	[6]) M	85 = [6]) [7]) [9]) M	
Würzburg .	155	47 + 66 = 113	47 + 51 = 98	53 + 80 = 133	53 + 28 + 4 + 0 = 85	—
						99 = [6]) [7]) [8]) [9]) M
Bamberg . .	201	„ + 127 = 174	„ + 99 = 146	„ + 108 = 161	„ + 73 = 158	53 + 28 + 14 + 4 + 46 = 145
Nürnberg C.	217	„ + 128 = 175	„ + 113 = 160	„ + 127 = 180	„ + 74 = 159	„ + 84 = 183
Weiden . .	288	„ + 185 = 232	„ + 168 = 215	„ + 185 = 238	„ + 131 = 216	„ + 139 = 238
Regensburg .	262	„ + 188 = 235	„ + 171 = 218	„ + 188 = 241	„ + 134 = 219	„ + 144 = 243
Ingolstadt C.	262	„ + 161 = 208	„ + 163 = 210	„ + 184 = 237	„ + 130 = 215	„ + 154 = 253
München C. .	281	„ + 181 = 228	„ + 198 = 245	„ + 232 = 285	„ + 178 = 263	„ + 203 = 302
Augsburg .	275	„ + 145 = 192	„ + 164 = 211	„ + 198 = 251	„ + 148 = 233	„ + 174 = 273
Kempten . .	296	„ + 181 = 228	„ + 218 = 265	„ + 232 = 285	„ + 199 = 284	„ + 236 = 335
Rosenheim .	281	„ + 217 = 264	„ + 234 = 281	„ + 268 = 321	„ + 214 = 299	„ + 239 = 338

Folgerungen.

1. Zur Zeit bildet Frankfurt für das nördliche, Mannheim für das südliche Bayern den vorteilhaftesten Petroleum-Umschlagplatz; diese Sachlage wird die Kanalisierung des Mains bis Aschaffenburg nicht merklich ändern.
2. Unter den bayerischen Mainorten besitzt Würzburg die günstigste Lage als Umschlagplatz für Petroleum.
3. Würzburg könnte bei Gewährung mäßiger Tarifbegünstigungen erfolgreich den Wettbewerb mit Frankfurt in Nordbayern aufnehmen. Würden die bayerischen Mainhäfen einen Petroleum-Umschlagtarif erhalten, der gegenüber der allgemeinen Wagenladungsklasse B ähnliche Ermäßigungen aufweist wie der Ausnahmetarif Nr. 7 (Petroleum) des Tarifs für den Verkehr zwischen Frankfurt, Mannheim u. s. w. und Bayern und würde die Verwaltung der Kettenschleppschiffahrt auf dem Main einen Ausnahmetarif für Petroleum in Tankschiffen zugestehen, so könnte Würzburg auch in der Versorgung Südbayerns — abgesehen von Kempten — Mannheim aus dem Felde schlagen, **sofern es gelingt, eine größere Petroleumfirma zu einer Niederlassung am Main zu veranlassen.**

Erläuterungen.

[1]) Frachtsätze des Norddeutsch-Bayerischen Seehafen-Ausnahmetarifes.

[2]) Bahnfracht ab Mannheim und Frankfurt nach Ausnahmetarif Nr. 7 des Mannheim, Frankfurt u. s. w. bayerischen Verkehres.

[3]) Bahnfrachten ab Aschaffenburg, Würzburg, Schweinfurt nach den Sätzen der allgemeinen Wagenladungsklasse B.

[4]) 47 Mk. Die Rheinfracht Rotterdam-Mannheim betrug für Massengüter im Durchschnitt der 90er Jahre 47 Mk. = 0,83 Pf./tkm. Vergl. Bd. 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik S. 413.

[5]) 47 Mk. Die Rheinfracht Rotterdam-Frankfurt ist im allgemeinen gleich der Fracht Rotterdam-Mannheim.

[6]) 53 Mk. Wasserfracht Rotterdam-Aschaffenburg. Nach Durchführung der Mainkanalisierung bis Aschaffenburg.

[7]) 28 Mk. Heutige Wasserfracht Aschaffenburg-Würzburg; (1,7 Pf./tkm). — Bei Gewährung eines Ausnahmetarifs seitens der Kettenschleppschiffahrt und beim Transport in eigenen Tankschiffen könnte sich dieser Frachtanteil auf 20 Mk. = 1,2 Pf./tkm ermäßigen.

[8]) 14 Mk. heutige Wasserfracht Würzburg-Schweinfurt (1,75 Pf./tkm). — Dieser Frachtanteil könnte sich unter der vorgenannten Voraussetzung auf 10 Mk. ermäßigen.

[9]) 4 Mk. Umschlag am Untermain bezw. Frachtzuschlag für Rheintransport in kleinen Schiffen (vergl. die entsprechende Erklärung bei Getreide).

heit über die deutschen Seehäfen hauptsächlich durch die 1891—1893 erfolgte Einführung von Tankschiffen, d. h. schwimmenden und beweglichen Petroleumbassins zu behaupten, sowie durch die ausgedehnte Benützung von Tanks- und Cisternenwagen.[1])

Will man sich einen Überblick darüber verschaffen, wie sich mit Rücksicht auf die Transportkosten nach den verschiedenen Gegenden Bayerns von Haupt-Petroleummärkten, wie z. B. von Mannheim und Hamburg aus die Preise in Bayern voraussichtlich stellen, so könnte man zunächst daran denken, zu den Lokopreisen jener Märkte die beim Versand nach Bayern entstehenden Fracht-, Zoll- und anderen Kosten zuzurechnen und auf diese Weise die in Bayern zu erwartenden Preise zu bilden. Allein diesem Verfahren steht die Thatsache entgegen, daß die Petroleumpreise mitunter der Marktlage durchaus nicht entsprechen, sondern durch gewaltsame Maßnahmen starker Trusts festgesetzt werden. So sei nur daran erinnert, daß im Jahre 1894[2]) die Konkurrenz zwischen den Monopolisten und Outsiders zu den unnatürlichsten Preisverhältnissen führte. Es waren z. B. am Oberrhein damals die Preise viel niedriger als in den Niederlanden. Ähnliche Vorgänge spielten sich 1891[2]) ab, als die konkurrierenden Unternehmungen die Preise ab Mannheim viel niedriger als ab Rotterdam, Antwerpen, Hamburg und Bremen hielten. Es bildete sich dabei der unnatürliche Zustand heraus, daß von Rotterdam über Mannheim Petroleum nach Norddeutschland (Kassel) geliefert wurde. Bei dieser Sachlage erscheint es ratsam, in einer verkehrspolitischen Untersuchung von den Petroleumpreisen vollständig abzusehen und nur die Frachtkosten in Betracht zu ziehen.

Die vorstehende Übersicht (Seite 32/33) vergleicht daher nur die reinen Frachtkosten, welche bei Benützung verschiedener Transportwege nach Bayern entstehen.

Mehr noch als das Frachtkostenverhältnis ist die allgemeine Lage des Petroleummarktes[3]) für die vorliegende Frage von Interesse.

Hier ist zunächst zu bemerken, daß die Konkurrenz des russischen Petroleums gegenüber dem amerikanischen bisher nicht stark hervorzutreten vermochte. Der deutsche Markt wird durch das amerikanische Produkt vorerst beherrscht, wenn auch die Einfuhr russischen und rumänischen Petroleums auf der Donau unverkennbare Fortschritte aufweist.

---

[1]) S. hierzu die Mannheimer Handelskammerberichte f. 1891, 1892 und 1893.

[2]) S. hierzu die Mannheimer Handelskammerberichte f. 1891 und 1894.

[3]) Band 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Heubach, Skizzen über Verkehrsentwicklung, Frachtpreise und Verkehrspolitik am Oberrhein und in Südwestdeutschland, S. 493 ff.

Was das amerikanische Petroleum im besonderen anlangt, so steht dieses immer noch unter dem Zeichen des Kampfes zwischen den Monopolbestrebungen der Rockefellerschen Standard Oil company und der Gegenströmung der durch die Pure Oil company in Hamburg vertretenen unabhängigen Händler, der Outsiders.

Am Oberrhein wurde es bis zum Jahre 1898 sehr beklagt, daß alles, im Besitze der badischen Bahnverwaltung befindliche, zur Anlage von Tanks geeignete Gelände in Mannheim, dem wichtigsten Petroleummarkte im Innern Deutschlands, ausschließlich den beiden Mannheimer Monopolgesellschaften verpachtet wurde. Den früher durch Ph. Poth, später durch die Pure Oil compa ny vertretenen Outsiders war es dadurch unmöglich gemacht, sich in Mannheim überhaupt nur niederzulassen, während die Monopolisten freien Spielraum hatten.

Eine starke Gegenbewegung gegen die Standard Oil company setzte im Jahre 1898 ein. Die Vereinigung unabhängiger Petroleumhändler Süddeutschlands bemühte sich eifrigst und vielfach mit Erfolg, die Verlängerung bestehender Verträge mit den Monopolgesellschaften zu verhindern und Neuabschlüsse zu hintertreiben. Die Reichsregierung ließ dieser Bestrebung thunlichste Förderung zu teil werden; auch der Reichstag wandte der vom Petroleummonopol drohenden Gefahr sein Augenmerk zu.

Durch diese Umstände, insbesondere aber dadurch, daß es der Direktion der Pfälzer Bahnen gelang, die Pure Oil company zur Errichtung einer Tankanlage in Ludwigshafen zu veranlassen, wurde es dem unabhängigen Petroleumhandel ermöglicht, gegenüber der Standard Oil company sich vorerst zu behaupten.

In Mannheim-Ludwigshafen sitzen sich nunmehr die monopolistische Standard Oil compagny und die unabhängige Pure Oil company zu beiden Seiten des Rheins rivalisierend gegenüber. Erstere beherrscht das südöstliche Deutschland, auch Bayern; der letzteren soll es gelungen sein, am Oberrhein, besonders im Elsaß, festen Fuß zu fassen.

Nun zurück zu Würzburg. Die Frachtkostenvergleichung läßt ersehen, daß die Pure Oil company von ihrem Hauptsitze Hamburg aus nicht hinreichend konkurrenzfähig nach Bayern ist. Derselbe Vergleich hat zu dem Schlusse geführt, daß die Stadt Würzburg unter erfüllbaren Voraussetzungen ein vorteilhafter Umschlagplatz für die Petroleumversorgung von ganz Bayern werden könnte. Aus diesen Gründen dürfte es möglich sein, bei dem Verhältnisse zwischen Monopolisten und unabhängigen Händlern, irgend eine größere Petroleumfirma zu einer Niederlassung in Würzburg zu bewegen.

Erwähnt mag hier werden, daß die Stadt Marktbreit für den

Umschlag in der Richtung Ingolstadt—München—Rosenheim, Kitzingen für die Richtung Nürnberg—Regensburg—Passau etwas günstiger liegen als Würzburg. Allein der Petroleum-Großverkehr zeigt so ausgesprochen das Bestreben, sich an einzelnen Hauptorten zu konzentrieren, daß Teilanlagen in Kitzingen und Marktbreit sehr unwahrscheinlich sind. Eine Anlage aber kann zweckmäßig nur in Würzburg situiert werden.

Bei Erfüllung der drei Voraussetzungen:

a) Niederlassung einer großen Petroleumfirma am Main,
b) Einführung eines Ausnahmetarifs für Petroleum seitens der staatlichen Kettenschleppschiffahrt,
c) Einführung eines Ausnahmetarifs für den Umschlagverkehr von Petroleum in bayerischen Mainhäfen seitens der kgl. bayer. Staatsbahnverwaltung

wäre folgendes zu erreichen:

1. Es ließe sich eventuell der sehr bedeutsame wirtschaftspolitische Vorteil erzielen, daß ein neues Gegengewicht gegen die gemeinschädlichen Monopolbestrebungen der Standard Oil company Platz findet.
2. Umschlag und Handel in Petroleum, sowie die zugehörigen Nebenindustrien (Faßfabriken u. s. w.), die heute Mannheim zum Vorteil gereichen, würden hinsichtlich des bayerischen Konsums in einer bayerischen Stadt sich entwickeln und dort ihre nutzbringenden Wirkungen äußern.
3. Der Mainverkehr würde eine neue Anregung und Belebung erhalten.
4. Die Kettenschleppschiffahrt auf dem Main würde durch den Mehrtransport trotz eines bewilligten Ausnahmetarifs Mehreinnahmen erzielen.

Außerdem dürfte der Umschlag des bayerischen Petroleumbedarfes in Würzburg der kgl. bayer. Staatsbahn keinen Einnahmeausfall verursachen, trotz des besprochenen Umschlag-Ausnahmetarifs. Denn die bayerischen Bahnstrecken, die im Verkehr von Würzburg nach dem nördlichen Bayern benützt werden, bleiben im allgemeinen die gleichen, im Verkehr nach Südbayern sind sie ab Würzburg erheblich länger als beim Versand von Mannheim aus.

Der Transport wäre in der Weise zu denken, daß breit und flachgebaute Tankschiffe von mindestens 500 t Ladefähigkeit verwendet werden. Diese Kähne können nicht nur den Rhein, sondern bei gutem Wasserstande auch den regulierten Main bis Würzburg befahren. Bei

ungünstigem Wasserstande wäre am Untermain (Aschaffenburg) ein Teil der Ladung in Tanks zu löschen, so daß der Rest der Ladung ohne Umschlag vom Seehafen bis Würzburg gelangt. Dabei wäre vorauszusetzen, daß die betreffende Unternehmung mit eigenen Tankschiffen arbeitet und sowohl in Würzburg als in Aschaffenburg Tanks besitzt, um je nach dem Wasserstande löschen zu können. Schon das eigene Interesse würde eine derartige Unternehmung stets dazu drängen, bei gutem Wasserstande den Schiffahrtsweg möglichst weit, d. h. bis Würzburg zu benützen. Die je nach dem Wasserstande regulierte Entladung, teils in Aschaffenburg, teils in Würzburg wäre dem Wesen nach derselbe Vorgang, wie er sich abspielt, wenn ein Großkaufmann eine schon auf See schwimmende, z. B. für Hamburg bestimmte Schiffsladung Kaffee infolge veränderter Preiskonjunktur nach Havre dirigiert.

---

3. Abschnitt.

Holz.

Die Mainstrecke Kitzingen—Marktbreit—Ochsenfurt—Würzburg besitzt für den Holzverkehr Bayerns hervorragende Wichtigkeit. Hier passiert nicht nur das vom Frankenwald und von obermainischen Einpollerplätzen (Staffelbach) kommende Floßholz, sondern an den genannten Orten wird auch das von Südbayern, Österreich-Ungarn (Slavonien) kommende Stammholz in großen Mengen von der Bahn auf das Wasser umgeschlagen.[1])

Über den Umfang dieses Verkehres mag die Angabe genügen, daß z. B. bei Schweinfurt nur etwa 120 000 t Floßholz passieren, während unterhalb Würzburg die Menge auf rund 400 000 t angewachsen ist.

Für die kgl. bayer. Staatsbahn hat die Entwicklung dieses lebhaften Umschlagverkehres in Floßholz erhebliche Vorteile gebracht, besonders dadurch, daß ein Teil des früher von oder durch Bayern nach Heilbronn gehenden Stammholzes nunmehr die bayerischen Bahnlinien auf den größeren Strecken bis zu den vorgenannten Mainstädten benützt.

---

[1]) S. hierzu auch Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ih[re] Entwicklung, S. 272 ff.

Zöpfl, die Umschlaganlagen und die Notwendigkeit eines Holzhafe[ns] am Main. Referat bei der III. Generalversammlung des Vereins bayerisch[er] Holzinteressenten. 1900.

Da dieser Stammholzverkehr bei den Mainstädten jedoch nur transitiert und die beteiligten Firmen vielfach ihren Sitz an anderen Plätzen haben, so konnte dieser Umschlagverkehr für die Mainstädte selbst jene befruchtenden Wirkungen, die sich viele erhofft hatten, nur zum Teil äußern. Es wurde deshalb schon häufig die Frage aufgeworfen, ob es denn nicht möglich wäre, in den Mainstädten eine Holzveredelungsindustrie heranzuziehen, die einen Teil des auf dem Main verkehrenden Stammholzes auf Fabrikate und Halbfabrikate verarbeiten und mit Hilfe der Mainschiffahrt billig an den niederrheinischen Markt verbringen könnte.

Um diese Frage beurteilen zu können, ist es notwendig, die Verfrachtungsbedingungen verschieden gelegener bayerischer Sägewerke, sowie die allgemeine Lage des Holzmarktes sich näher anzusehen.

1. Denkt man sich auf einer 600 km langen Strecke, z. B. zwischen dem südöstlichen Bayern und dem Niederrheingebiet, verschiedene Sägewerke, die ihr Rohprodukt mit der Bahn vom südöstlichen Ende der Strecke nach Ausnahmetarif 1 b beziehen und ihr Fabrikat an das nordwestliche Ende nach Ausnahmetarif 1 a verschicken, nimmt man weiter an, daß im Durchschnitt 15 t Stammholz erforderlich sind, um 10 t Schnittholz zu erzeugen, so ergeben sich für verschiedene Sägen folgende Frachtbedingungen:

Die Säge liegt vom Walde entfernt	Transportkosten für 15 t Stammholz zur Säge (A. T. 1 b)	Transportkosten für 10 t Schnittholz von der Säge an den Niederrhein (A. T. 1 a)	Summe der Transportkosten
km	ℳ	ℳ	ℳ
0	—	192,00	192,00
10	13,50	189,00	202,50
20	18,00	186,00	204,00
50	31,50	177,00	208,50
100	51,00	162,00	213,00
200	91,50	132,00	223,50
300	132,00	102,00	234,00
350	153,00	87,00	240,00
400	172,50	72,00	244,50
450	193,50	57,00	250,50
500	213,00	42,00	255,00
550	234,00	27,00	261,00
580	246,00	12,00	258,00
590	250,50	9,00	259,50
600	253,50	—	253,50

2. Würde man nun, einem Wunsche bayerischer Sägeinteressenten entsprechend, Stammholz und Schnittholz tarifarisch gleichstellen und beides nach Ausnahmetarif 1b verfrachten, so wäre die Frachtenlage die folgende:

Entfernung der Säge vom Walde	Fracht für 15 t Stammholz zur Säge A. T. 1 b	Fracht für 10 t Schnittholz ab Säge A. T. 1 b	Summe der Frachtkosten	Die Sägen würden durch die Veränderung folgende Ersparnisse machen
km	M	M	M	M
0	—	169,00	169,00	23,00
10	13,50	167,00	180,50	22,00
20	18,00	164,00	182,00	22,00
50	31,50	156,00	187,50	21,00
100	51,00	142,00	193,00	20,00
200	91,50	115,00	206,50	17,00
300	132,00	88,00	220,00	14,00
350	153,00	75,00	228,00	12,00
400	172,50	61,00	233,50	11,00
450	193,50	48,00	241,50	9,00
500	213,00	34,00	247,00	8,00
550	234,00	21,00	255,00	6,00
580	246,00	12,00	258,00	—
590	250,50	9,00	259,50	—
600	253,50	—	253,50	—

Das schematische Beispiel hat für Bayern eine praktische Bedeutung nur bis zur Entfernung der Säge (vom Walde) von 300 bis 350 km, weil dies die Transportweite ist, bei der südbayerisches Stammholz meistens die Bahn verläßt und beim Versand zum Niederrhein auf die Wasserstraße übergeht.

Aber auch dann, wenn man das Beispiel nur innerhalb dieser Grenze betrachtet, zeigt sich, daß die Verbilligung der Schnittholzfracht dem südbayerischen Säger einen um 8—10 Mk./10 t größeren Vorteil brächte als dem nordbayerischen Sägewerksbesitzer. Dieser Umstand darf nicht übersehen werden, denn nordbayerische Sägen beziehen vielfach Rohmaterial aus Südbayern.

3. Um das Bild zu vervollständigen, ist die gleiche Untersuchung auch für den Fall durchgeführt, daß das Holz die Bahn nur bis zu einem der bayerischen Mainhäfen benützt und von hier ab in Schiffen oder Flößen zum Niederrhein geht.

Entfernung der Säge vom Walde	Bahnfracht zur Säge für 15 t Stammholz nach Ausnahmetarif	Bahnfracht von der Säge zum Main für 10 t Schnittholz nach A. T. 1a	Wasserfracht zum Niederrhein für 10 t Schnittholz	Wasserfracht zum Niederrhein für 15 t Floßholz	Summe der Transportkosten
km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
0	—	117,00	52,00[3]	—	169,00
10	13,50 (A. T. 1b)	114,00	"	—	179,50
20	18,00	111,00	"	—	181,00
50	31,50	102,00	"	—	185,50
100	51,00	87,00	"	—	190,00
200	91,50	57,00	"	—	200,50
300	132,00	27,00	"	—	211,00
330	145,50	12,00	"	—	209,50
340	148,50	9,00	"	—	209,50
350[1]	153,00	—	"	—	205,00
450[2]	193,50	—	30,00	—	223,50
600	140,00 (A. T. 9)	—	—	65,00	205,00

4. Die Versetzung des Schnittholzes von Ausnahmetarif 1a nach 1b würde hier folgende Veränderungen ergeben:

Entfernung der Säge vom Walde	Fracht für 15 t Stammholz zur Säge	Fracht für 10 t Schnittholz	Wasserfracht für 10 t Schnittholz	Wasserfracht für 15 t Floßholz	Summe der Frachtkosten	Frachtersparnis der verschied. Sägen
km	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
0	—	102,00	52,00	—	154,00	15,00
10	13,50	99,00	"	—	164,50	15,00
20	18,00	97,00	"	—	167,00	14,00
50	31,50	88,00	"	—	171,50	14,00
100	51,00	75,00	"	—	178,00	12,00
200	91,50	48,00	"	—	191,50	9,00
300	132,00	21,00	"	—	205,00	6,00
330	145,50	12,00	"	—	209,50	—
340	148,50	9,00	"	—	209,50	—
350[1]	153,00	—	"	—	205,00	—
450[2]	193,50	—	32,00	—	223,50	—
600	140,00	—	—	65,00	205,00	—

[1]) Würzburg. [2]) Aschaffenburg. [3]) Frachtsatz vom Mai 1901, ab Würzburg.

Diese mißliche Verschiebung in den Produktionsverhältnissen bayerischer Sägewerke, wie sie sich als Folge einer Versetzung des Schnittholzes von Ausnahmetarif 1a nach 1b darstellte, könnte vermieden werden, wenn man eine Ausfuhrbegünstigung für bayerische Bretter in der Form gewähren würde, daß etwa an den in bayerischen Mainhäfen vom Bahnwagen in Schiffe umgeschlagenen Brettern ein fester Betrag — z. B. 5 Mk./10 t — nachgelassen würde.

Ob freilich eine derartige Umschlagerleichterung ihren Zweck voll erreichen würde, ob sie nicht durch Gegenmaßregeln der Konkurrenz oder durch Mitbenützung seitens der Konkurrenz wirkungslos gemacht würde, ist eine andere Frage. Hier wollte nur angedeutet werden, daß diese Form einer allgemeinen Detarifierung immerhin gewisse Vorteile bieten könnte.

Aus 1 und 2, d. h. wenn nur Bahntransport in Frage kommt, folgt, daß die südbayerischen und oberpfälzischen Sägen in viel besserer Lage sich befinden als jene Sägewerke, welche ihr Rohmaterial auf größere Entfernungen beziehen müssen. Die Sägen in den Waldbezirken hätten auch den größten Vorteil davon, wenn die gleiche Tarifierung von Schnitt- und Stammholz zu stande käme. Denn diese Tarifmaßnahme würde sehr ungleichmäßig auf die verschiedenen, Holz verarbeitenden Betriebe wirken und die ohnehin in besserer Lage befindlichen Unternehmungen noch mehr gegenüber anderen Sägen stärken.

Aus 3 und 4 folgt, daß auch bei Benützung des Mains zum Schnittholzversand die Überlegenheit der in der Nähe des Waldes gelegenen Sägewerke bestehen bleibt. Auch hier wird wiederum ersichtlich, daß die tarifarische Gleichstellung von Schnitt- und Stammholz ungleichmäßig wirken und daß sie die Anlage von Sägewerken am Main sehr unwahrscheinlich machen würde.

Ferner ist ersichtlich, daß Würzburg, insofern es sich um die Verarbeitung von weither mit der Bahn zu transportierenden Hölzern handelt, günstiger liegt als Aschaffenburg, weil es den höheren Bahntransport nur für kürzere Strecken zu tragen hat. Diese Erwägung war eine der Ursachen, daß der Verfasser in der Denkschrift über die verkehrspolitische Bedeutung der Stadt Aschaffenburg den zukünftigen Umschlag von rohem und verarbeitetem Holze dortselbst mit nur 49000 t jährlich bewertete, eine Menge, welche nach Anschauung von Vertretern dortiger Interessen viel zu niedrig gegriffen wäre.

Wie man aus den Frachtkostenübersichten 1—4 erkennt und wie die bisherige thatsächliche Entwicklung bestätigt, begegnet die Entstehung einer größeren Schnittholzindustrie am Main zunächst der Schwierigkeit, daß die Verfrachtungsbedingungen den in unmittelbarer Nähe der

Waldbezirke — Oberbayern, Niederbayern, Oberpfalz — gelegenen Sägen eine beträchtliche, übrigens in der Natur der Sache begründete Überlegenheit verleihen. Bis zu einem gewissen Grade könnte dieser Umstand von Mainsägen ausgeglichen werden, wenn diese ihr Rohmaterial nur teilweise mit der Bahn beziehen, in möglichst ausgedehntem Maße aber das vom Frankenwald in Flößen herabkommende Holz verarbeiten würden. Hierbei vermöchte der billige Transport des Floßholzes die hohen Bahnfrachtkosten beim Bezuge südbayerischen Rohmaterials auszugleichen.

Eine weitere Schwierigkeit, nicht nur für Mainsägen, sondern — wenn man von der Handelsware „Bretter" absieht — für die bayerische Holzausfuhrindustrie zum Niederrhein überhaupt, liegt darin, daß das von Bayern an den Niederrhein ausgeführte Rundholz dort fast ausschließlich auf Bauholz verarbeitet wird. Nun ist aber gerade bei der Herstellung von Bauholz die Nähe der Säge am Verbrauchsorte von großer Wichtigkeit; sie erleichtert den Verkehr zwischen beiden und gestattet rascheste Lieferung nach Maßbestellung. Hierauf beruht die starke Position der rheinischen Sägen. Diese haben es nicht notwendig, große Vorräte herzustellen und können bei Bedarf jeweils das passendste Holz verarbeiten. Es ist dies einer der Hauptgründe, weshalb die niederrheinischen Sägen so viel Wert darauf legen, ihre Stammholzbestände im Wasser, anstatt auf Landstapeln zu halten. Denn es ist viel schwieriger und im Betriebe teurer, aus hoch aufgeschichteten Stammholzstapeln die jeweils geeignetsten Stämme auszuwählen, als dieselben aus dem Wasser zu nehmen. Für die rheinischen Sägen bietet daher der Umstand, daß auf dem dortigen Markte außerordentlich viele Bauholzdimensionen verlangt werden, nichts Mißliches.

Große Schwierigkeit dagegen bringt diese Mannigfaltigkeit der verlangten Ausmaße und die oft sehr kurze Lieferzeit für jene Sägen, welche wie z. B. die bayerischen, weit vom niederrheinischen Verbrauchsgebiete entfernt sind. Man hat schon verschiedene Vorschläge gemacht, um hier abzuhelfen, allein bis jetzt nicht mit durchschlagendem Erfolge. So sei nur an den Vorgedanken erinnert, Normalprofile und Normalausmaße für Bauholz einzuführen. Mit Recht wird hiergegen geltend gemacht, daß bei der Verwendung solcher Normalhölzer im allgemeinen erheblich mehr Abfälle sich ergeben und daß deshalb der Bestellung nach Maß, wo sie möglich ist, stets der Vorzug gegeben werde.

Es dürfte daher nicht unzutreffend sein, wenn behauptet wird, eine Bauholzindustrie in Bayern zur Ausfuhr an den niederrheinischen Markt sei in größerem Umfange nur in der Form denkbar, daß die

bayerischen Sägen am Niederrhein große, reich sortierte Lager halten; das mit diesem Geschäftsbetriebe verbundene Risiko sei aber so groß, daß es — wenigstens zur Zeit — von einzelnen nicht getragen werden könne.

Allerdings ist es nicht unmöglich, daß hierin eine Änderung eintritt, wenn nämlich der Hauptwunsch unserer bayerischen Sägeinteressenten sich verwirklichen läßt, daß das bayerische Rohholz in größerem Umfange als bisher im Inlande verarbeitet und erst dann ausgeführt wird, und wenn weiterhin die Behauptung jener Interessenten sich als zutreffend erweisen würde, daß die niederrheinischen Sägen auf das bayerische Rohholz angewiesen sind, daß sie sich Rohmaterial von anderwärts, insbesondere über See, nicht beschaffen können.

Unter dieser Voraussetzung wäre es möglich, eine bayerische Bauholzindustrie auf Kosten der niederrheinischen Sägen heranzuziehen, und dann würden gerade am Main für die bayerische Industrie besonders günstige Bedingungen gegeben sein, weil das Frankenwaldholz wegen seiner Dimensionen sich zur Verarbeitung auf Bauholz sehr gut eignet und am Niederrhein schon jetzt überwiegend dieser Verwendung zugeführt wird.

Günstig liegt Würzburg als Vermittler eines Teiles der bedeutenden bayerischen Bretterausfuhr in das Rheingebiet. Diese Thatsache scheint unserer Sägeindustrie noch wenig bekannt zu sein.

So berechnen südbayerische Sägewerksbesitzer[1]), daß sie 12,07 Mk. Frachtkosten zu tragen haben, wenn sie 1,5 cbm, d. h. die zur Herstellung von 1 cbm Schnittholz erforderliche Menge Rohholz aus der Gegend von Endorf zur Säge nach Rosenheim[2]) und von da 1 cbm Sägeprodukte nach Duisburg verbringen, während der Sägewerksbesitzer in Duisburg nur 11,25 Mk. aufzuwenden habe, um 1,5 cbm Rohholz von Endorf an seine Säge in Duisburg zu verbringen, weil letzterem für den Bahntransport Endorf—Marktbreit der bayerische Ausnahmetarif Nr. 9 und von dort ab der billige Floßtransport zur Verfügung steht.

Diese Rechnung ist zwar hinsichtlich der Zahlen zutreffend, aber insofern unvollständig, als sie übersieht, daß nicht nur dem Floßholze, sondern auch dem Schnittholze Südbayerns der Weg über die

---

[1]) S. die Verhandlungen der III. Generalversammlung des Vereins bayerischer Holzinteressenten. 1900.

[2]) Nach dem bayerischen Ausnahmetarif 1b.

bayerischen Mainhäfen offen steht. Die Frachtkosten der Rosenheimer Säge berechnen sich, wenn dieselbe ihre Produkte z. B. bis Würzburg mit der Bahn verbringt und dort in Schiffe umschlägt, folgendermaßen:

a) Fracht für 15 t Rohholz von Endorf nach Rosenheim. 17 km nach Ausnahmetarif 1b	16,50	Mk.	(16,50[1])
b) Fracht für 10 t Schnittholz von Rosenheim nach Würzburg. 337 km nach Ausnahmetarif 1a	113,00	„	(140,00)
c) Überführung zum Hafen	3,00	„	(3,00)
d) Umschlag vom Bahnwagen in das Schiff	6,00	„	(6,00)
e) Wasserfracht Würzburg—Duisburg .	52,00	„	(30,00)
Summa	190,50	Mk.	(195,50)

d. h. bei der Belastung eines 10 t Wagens mit 18 cbm Schnittholz, hätte die Rosenheimer Säge bei dem Weg über Würzburg nur 10,50 Mk./cbm aufzuwenden, würde also gegenüber der heute üblichen Versandweise durchschnittlich 1,67 Mk./cbm oder rund 30 Mk. am Waggon ersparen und könnte dadurch vor dem niederrheinischen Konkurrenten einen Vorsprung von 0,65 Mk./cbm oder von 11,70 Mk. am Waggon gewinnen.

Da Bayern zur Zeit jährlich etwa 330 000 t Schnittholz in das Rheingebiet von Mannheim abwärts verschickt, handelt es sich bei Ersparnissen an diesen Transporten um erhebliche Beträge.

Will man ein Urteil darüber gewinnen, wie viel von dem bayerischen Schnittholz, welches in das Rheingebiet geht, über bayerische Mainhäfen geleitet werden könnte, so ist es notwendig, zunächst die Frachtkosten für den Brettertransport von wichtigen Versandstationen Bayerns in das Niederrheingebiet und zwar für verschiedene Verkehrswege zu betrachten. Diese Frachtkosten stellen sich wie folgt:

[1]) Die eingeklammerten Zahlen geben die gleiche Rechnung für den Fall, daß Aschaffenburg als Umschlagplatz gewählt wird. Wie man sieht, liegt Würzburg in dieser Hinsicht günstiger. Ein Vorzug für Aschaffenburg als Endpunkt der Mainkanalisierung wird dagegen darin liegen, daß dort mehr leerer Schiffsraum für die Thalfahrt zur Verfügung stehen und unter Umständen sehr billige Thalfrachten ermöglichen wird.

Von	Nach Duisburg			Nach Bochum		
	Direkter Bahn-transport	Kombinierter Bahn- und Wassertransport		Direkter Bahn-transport	Kombinierter Bahn- und Wassertransport	
		via Mannheim	via Würzburg		via Mannheim	via Würzburg
	ℳ/10 t	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ/10 t
Rosenheim	223	**174**	180	224	**194**	200
München C	203	**156**	162	204	**176**	182
Cham	206	167	**152**	207	187	**172**
Kronach	170	146	**126**	160	166	**146**

Anmerkung: Hierbei ist eingerechnet:
als Wasserfracht Mannheim—Duisburg . . . . . 25 Mk./10 t
„ „ Würzburg— „ . . . . . 52 „ „
für zweimaligen Umschlag beim kombinierten Transport 12 „ „

Man erkennt zunächst, daß für Südbayern Mannheim[1]) als Umschlaghafen günstiger liegt, als Würzburg.

Betrachtet man weiterhin die Verteilung[2]) des bayerischen Versandes an Nutzholz, Werkholz und Holzdraht im Jahre 1899, so zeigt sich folgendes:

Der Versand betrug:

Nach Hessen-Nassau und Oberhessen . .	92 182 t
„ Ruhrrevier (Westfalen)	11 184 „
„ Ruhrrevier (Rheinprovinz) . . .	15 648 „
„ Provinz Westfalen, Lippe u. s. w.	14 203 „
„ Rheinprovinz rechts des Rheins .	16 706 „
„ Rheinprovinz links des Rheins .	65 139 „
„ den Rheinhafenstationen	634 „
„ Großherzogtum Hessen	46 759 „
	262 455 t.
Nach bayerische Pfalz	23 246 t
„ Großherzogtum Baden	23 490 „
„ Mannheim—Ludwigshafen . . .	66 496 „
„ Königreich Württemberg	89 138 „
	202 370 t
Nach Saarrevier	5417 t
„ Lothringen	2146 „
„ Elsaß	3173 „
	10 736 t.

[1]) S. auch die Denkschrift über Aschaffenburg S. 39.

[2]) Jahresbericht über die Betriebsergebnisse der kgl. bayer. Staatseisenbahnen. Beilage 21. Statistik der Güterbewegung.

Man ersieht aus der Verteilung, daß in das Rheingebiet von Mannheim abwärts insgesamt jährlich rund 330 000 t gehen.

Untersucht man den Holzversand der einzelnen Kreise Bayerns, so ergibt sich, daß vom Rundholzversand etwa $^{5}/_{9}$ aus Süd-, etwa $^{4}/_{9}$ aus Nordbayern kommen, während zum Schnittholzversand die südliche Landeshälfte $^{2}/_{3}$, die nördliche $^{1}/_{3}$ beiträgt.

Von den oben nachgewiesenen, für das Rheingebiet von Mannheim abwärts in Betracht kommenden 330 000 t Schnittholz kommen somit ungefähr $^{2}/_{3}$ = 220 000 t aus Südbayern und hiervon gehen rund 60 000 t = **30**% über Mannheim.[1]) (Vgl. die Verteilung des bayerischen Versandes.)

Da die zwischen Wasser- und Bahnfracht zu Gunsten des Wasserweges über Würzburg bestehende Spannung für Nordbayern größer ist als für Südbayern und Mannheim, läßt sich aus den oben dargestellten Versandverhältnissen Südbayerns der Analogieschluß ziehen, daß von den 110 000 t Nordbayerns mindestens 30% = 33 000 t über Mainhäfen gehen könnten.

Thatsächlich ist der Verkehr auf dem Main in Brettern u. s. w. geringer; es betrug nach der Statistik des deutschen Reiches, Binnenschiffahrt im Jahre 1899:

Der Durchgang an weichen Schnittwaren zu Thal in Aschaffenburg 7347 t
" " " " " " " " " 506 "
Der Abgang zu Thal in Frankfurt . . . . 10 878 "

Dabei darf indessen nicht übersehen werden, daß der Abgang zu Thal von Frankfurt schon viel größer war als vorstehende Zahl angibt; so betrug er z. B.:

1898	29 363 t[2])	1895	21 614 t
1897	36 433 "	1894	20 727 "
1896	47 142 "	1889	6259 "

Als feststehend darf es hiernach bezeichnet werden, daß zur Zeit nur ein sehr geringer Anteil des bayerischen Schnittholzversandes — durchschnittlich 7000 bis 10 000 t — über bayerische Mainhäfen geht, daß indessen der Versand Nordbayerns mit Vorteil sich des Umschlages in Würzburg oder Aschaffenburg bedienen könnte. Auf einen Umschlagverkehr von etwa 33 000 t in bayerischen Mainhäfen könnte gerechnet werden, wenn die Holzindustrie für diesen Weg mehr Interesse gewinnen und wenn die Mainschiffahrt geeignete Transportgelegenheit bieten würde. Auf diese Weise könnte es vielleicht ge-

[1]) Der Lokalbedarf Mannheims — etwa 30000 t — wird billiger durch Schwarzwaldholz gedeckt, als von Bayern aus.

[2]) Handelskammerbericht Frankfurt von 1898. S. 151.

lingen, einen Teil des Frankfurter Holzumschlages nach bayerischen Häfen zu ziehen. Der Mannheimer Umschlag würde **hierdurch** nicht berührt werden.

Die derzeitige Lage des bayerischen Bretterversandes auf dem Wasser erinnert an das Verhältnis, wie es früher im Stammholzversand vorlag, als vor Einführung des bayerischen Stammholzausnahmetarifes zu den Maineinpollerplätzen der größere Teil der bayerischen Rundholztransporte über Heilbronn ging, wie jetzt die Bretter mehr über Mannheim als über Mainhäfen gehen. Erst der erwähnte Ausnahmetarif führte das Stammholz auf den Main.

Es liegt daher nahe, die Frage aufzuwerfen, wie sich die Verhältnisse im Bretterversand ändern würden, wenn ein ähnlicher Tarif für Bretter bestünde, wie er für Rundholztransporte zu den Maineinpollerplätzen besteht.

Wie die Frachtkostenvergleichung zeigt, müßte ein derartiger Tarif für Brettersendungen von Südbayern nach Würzburg eine Ermäßigung von 6—7 Mk./10 t gewähren. In diesem Fall würde der Weg über **Würzburg** folgende Frachtersparnis bieten:

Von Rosenheim nach Duisburg	. .	22,5%
„ München C. „ „	. .	23,7%
„ Cham „ „	. .	29,0%
„ Kronach[1]) „ „	. .	35,0%

der direkten Bahnfracht.

Von Rosenheim nach Bochum	. . .	14,0%
„ München C. „ „	. . .	14,0%
„ Cham „ „	. . .	19,0%
„ Kronach[1]) „ „	. . .	12,0%

der direkten Bahnfracht.

Hiernach würde das südbayerische Holz, soweit es in Rheinstädten selbst verwendet wird, durch den Weg über bayerische Mainhäfen 22—24%, soweit es seitlich des Rheins verbraucht wird, etwa 14% der Bahnfracht ersparen. Für das Schnittholz Nordbayerns dagegen würde die Ersparnis in den beiden vorgenannten Fällen 29—35% und 12—19% betragen.

Da die wichtigsten Industrie- und Verbrauchsgebiete seitlich des Rheines liegen, wird von den früher genannten 330 000 t nur der kleinere Teil am Rhein selbst, das meiste dagegen in den seitlichen Bezirken verbraucht werden. Nimmt man an, daß diese Ver-

---

[1]) Für Kronach liegt Aschaffenburg als Umschlaghafen günstiger als Würzburg. Der Vorsprung Aschaffenburgs beträgt 3—4 Mk./10 t.

teilung im Verhältnis von 1/3 zu 2/3 vor sich geht, so ergibt sich folgendes Verteilungsschema:

220 000 t südbayerisches Holz,	wovon rund	70 000 t[1])	via Main	22—24%
	„ „	150 000 t[2])	„ „	14%
110 000 t nordbayerisches Holz,	„ „	36 000 t[1])	„ „	29—35%
	„ „	74 000 t[2])	„ „	12—19%

der Bahnfracht ersparen können.

Nun ist wohl zu beachten, daß von dieser Ersparnismöglichkeit durchaus nicht die ganzen Versandmengen Gebrauch machen, sondern nur gewisse Anteile, welche je nach der Größe der Ersparnis größer oder kleiner sind. Außerdem ziehen die eiligen Sendungen stets die Bahn vor und der Verkehr der Wintermonate muß ausschließlich durch die Bahn bewältigt werden.

Daß die Verkehrsteilung zwischen Eisenbahn und Binnenschiffahrt wesentlich durch das Verhältnis der beiderseitigen Frachtkosten bezw. durch die bei einem der Verkehrswege sich bietende Ersparnis beeinflußt wird, liegt in der Natur der Sache. Dieser Einfluß läßt sich auch an konkreten Fällen nachweisen[3]) und man kann daraus folgenden Zusammenhang zwischen Frachtersparnis- und Verkehrsteilung ableiten, der jedoch nur ein durchschnittliches Bild geben will.

Bei einer Frachtersparnis durch den Wassertransport	Wendet sich dem Wasserwege der untenbezeichnete Bruchteil des Gesamtverkehrs zu
Von 10% der Bahnfracht	7% des Gesamtverkehrs
„ 15% „ „	9—15% „ „
„ 20% „ „	22—28% „ „
„ 25% „ „	33—38% „ „
„ 30% „ „	40—45% „ „
„ 35% „ „	46—50% „ „
„ 40% „ „	50—53% „ „

Überträgt man diese Ergebnisse auf die vorliegende Frage und verbindet sie mit dem früher angegebenen Verteilungsschema, so erhält man jene Schnittholzmenge, welche voraussichtlich bei Einführung eines Bretterumschlagtarifes und bei entsprechender Einrichtung der Mainschiffahrt über bayerische Mainhäfen gehen würde.

220000 t südb. Holz	v. 70000 t	m. 22—24%	Frachtersp. gehen ü. d. Main ca.	30% = 21000 t
	„ 150000 t	„ 14%	„ „ „ „ „	14% = 21000 t
110000 t nordb. Holz	„ 36000 t	„ 29—35%	„ „ „ „ „	45% = 16000 t
	„ 74000 t	„ 12—19%	„ „ „ „ „	20% = 15000 t
			Zusammen	73000 t

[1]) Verwendung am Rhein selbst.

[2]) Verwendung in Gebieten seitlich des Rheines.

[3]) Vgl. Denkschrift über Aschaffenburg. S 29 f. und Beilage IV.

Während also bei der heutigen Tariflage voraussichtlich nicht viel über 33 000 t dem Mainumschlage zugeführt werden können, würde ein Umschlagtarif diese Menge unter den erwähnten Voraussetzungen wahrscheinlich bis auf etwa 70 000 t steigern. Diese Zahl erscheint auch deshalb annehmbar, weil heute 60 000—70 000 t über Mannheim, etwa 10 000 t über bayerische Mainhäfen gehen und weil der erwähnte Umschlagtarif den Mannheimer Umschlag — soweit er bayerisches Schnittholz umfaßt — größtenteils nach bayerischen Mainhäfen verlegen würde, sodaß auch nach dieser Überlegung rund 70 000 t für den Main zu erwarten wären.

Wie stellt sich nun die vorhandene Mainflotte zu einem Verkehrszuwachs von 30 000—70 000 t Schnittholz?

Am bayerischen Main sind nach Erhebungen aus dem Jahre 1901 längs der Strecke Kitzingen—Aschaffenburg 249 Schiffe mit einer gesamten Tragfähigkeit von 21 537 t beheimatet. Darunter befinden sich Schiffe mit mehr als

100 t Tragfähigkeit:	89	mit zusammen	14 104 t Tragfähigkeit
200 „ „ :	40	„ „	8 172 „ „
250 „ „ :	12	„ „	3 674 „ „

Die 5 größten Schiffe haben folgende Größe: 524, 400, 390, 336 und 335 t.

Dieser Schiffspark ist in der Lage, einen jährlichen Verkehr von 300 000 t zu bewältigen. Thatsächlich beträgt jedoch der gesamte Verkehr kaum 200 000 t, wovon 120 000—130 000 t (Steine, Brennholz u. s. w.) fast ausschließlich in kleinen Schiffen unter 100 t befördert werden. Gerade die größeren, für den Schnittholzversand an den Niederrhein in Frage kommenden Mainschiffe sind zur Zeit im Bergverkehr nur mäßig, zu Thal fast gar nicht ausgenützt; sie könnten eine Schnittholzmenge von 30 000—70 000 t ohne Anstand aufnehmen.

Was die bisherige Entwicklung der Mainflotte[1]) anlangt, so betrug in Unterfranken

	1872	1887	1892	1901
die Zahl der Segelschiffe	510	239	239	249
deren Tragfähigkeit in t	25 709	15 837	16 527	21 537

Die bayerische Sägeindustrie führt seit Jahren lebhafte Klage[2]) darüber, daß sie durch die ausländische Konkurrenz in ihrem Hauptabsatzgebiete am Rhein schwer bedrängt werde und sich nur mit

[1]) Schanz, Mainschiffahrt im XIX. Jahrhundert a. a. O. S. 28 u. 260.

[2]) Zöpfl, Die Eisenbahntarifpolitik, besonders im Holzverkehr. München 1897.

äußerster Mühe gegen dieselbe behaupten könne. Es sprechen jedoch verschiedene Anzeichen dafür, daß diese Konkurrenz nach Menge und Intensität ihren Gipfelpunkt überschritten hat. So wurde z. B. auf dem internationalen Forstkongreß, welcher während der Weltausstellung im Jahre 1900 in Paris tagte, nachgewiesen, daß Europa weit mehr Holz verbraucht als es dauernd zu erzeugen vermag und daß wichtige Holzproduktionsländer, Österreich-Ungarn, Rußland, Nordamerika u. s. w., teils infolge zu starker Ausfuhr bei ungeregelter Forstwirtschaft einer Erschöpfung ihrer Vorräte nahe seien, teils infolge gesteigerten Eigenbedarfes ihren Export einschränken müßten. Bei anderen Exportländern — Finland, Skandinavien — sei zwar die Ausbeutung der Wälder nicht übertrieben worden, allein eine Steigerung der Produktion sei auch hier nicht mehr zu erwarten.

In der That kann man beobachten, daß die Exploitation sich bereits Gebieten zuwendet, welche durchaus nicht vorteilhaft gelegen sind; so leiden gewisse, neuerlich in Angriff genommene Abstockungsgebiete im südöstlichen Bosnien an dem großen Nachteile, daß sie auf die Drina, den Grenzfluß zwischen Bosnien und Serbien, als Abfuhrweg angewiesen sind, daß aber dieser Fluß wegen Wassermangels den größten Teil des Jahres hindurch die Funktion einer brauchbaren Wasserstraße nicht zu erfüllen vermag. Man darf daher annehmen, daß die Massenhaftigkeit der ausländischen Zufuhr sich nicht mehr erheblich steigern wird.

Auch dafür, daß die Intensität jenes Wettbewerbes keine weitere Zunahme befürchten läßt, sprechen verschiedene Anzeichen. Der Verfasser hatte auf mehrfachen Studienreisen im östlichen Europa in den Jahren 1893, 1894 und 1901 Gelegenheit zu beobachten, daß die dortige Holzexportindustrie keineswegs unter günstigen Bedingungen arbeitet und daß deren Lage sich in dem genannten Zeitraum eher verschlechtert als verbessert hat. Dividendenlose Jahre, unterbrochen durch Bilanzen mit geringen Dividenden, weisen diese Sachlage deutlich genug nach. Auch die Nervosität, mit welcher große Unternehmungen im östlichen Europa die Nachrichten von der Entstehung ähnlicher, wenn auch nur kleiner Industrien in benachbarten Absatzgebieten verfolgen, deutet auf eine sehr gespannte Geschäftslage hin.

Es leuchtet dies auch vollständig ein, wenn man bedenkt, daß galizisches Holz, welches unter den Hölzern Osteuropas sich an Güte noch am meisten mit unserem bayerischen Produkt messen kann, auf dem Seewege über Galatz zum Niederrhein und auf dem Landwege über Bodenbach oder Eger einem durchschnittlichen Frachtaufwande von 22 Mk. für 1 cbm Schnittholz unterliegt, während diese Ausgabe für bayerisches Schnittholz zur Zeit höchstens 12 Mk./cbm be-

trägt und auf etwa 10,50 Mk./cbm vermindert werden kann. Die billigen Arbeitslöhne Osteuropas vermögen diesen Unterschied nicht auszugleichen, denn es ist eine bekannte Thatsache, daß der Preis der gleichen Arbeitsleistung überall annähernd der gleiche ist, d. h. daß bei sehr niedrigen Arbeitslöhnen auch die Leistung nach Qualität und Quantität entsprechend tief steht. Nahezu ausgleichend wirken dagegen die sehr billigen Rohholzpreise vieler Holzausfuhrländer, die aber bei eintretender Holzknappheit rasch anziehen werden. Jedenfalls beweisen die Zahlen, daß die Lage der bayerischen Holzindustrie gegenüber der ausländischen Konkurrenz durchaus keine verzweifelte ist.

Dagegen droht in neuester Zeit, weniger vielleicht der bayerischen, als der norddeutschen Holzindustrie eine neue Gefahr. Es soll nämlich in Rußland — auch über Österreich-Ungarn laufen ähnliche Gerüchte um — die Absicht bestehen,[1]) auf die Ausfuhr von unverarbeitetem Holze einen hohen Ausfuhrzoll zu legen, die Ausfuhr verarbeiteten Holzes dagegen frei zu lassen. Von welcher Bedeutung eine derartige Maßregel — deren Projekt vielleicht als Gegengewicht gegen das Drängen der deutschen Agrarier auf Erhöhung der Getreidezölle entstanden ist — für das Wirtschaftsleben Deutschlands und für die deutsche Holzindustrie wäre, möge daraus entnommen werden, daß im Jahre 1898 aus Rußland 1 632 747 t, aus Österreich-Ungarn 1 491 853 t Rohholz nach Deutschland eingeführt wurden. Die Einfuhr an verarbeitetem Holze betrug demgegenüber nur 283 477 t bezw. 360 885 t.[2])

Für die bayerische Holzindustrie ergibt sich aus dieser allgemeinen Darlegung der Schluß, daß sie zwar in der Lage sein wird, auch fernerhin den Kampf mit der ausländischen Konkurrenz ehrenvoll zu bestehen, daß sie aber besonders dann, wenn Rußland und Österreich-Ungarn durch Zollmaßregeln ihre einheimische Sägeindustrie zu fördern suchen, in einem billigen Transportwege über die bayerischen Mainhäfen, wie er oben geschildert wurde, einen nicht zu unterschätzenden Bundesgenossen gewinnen kann.

Für die bayerischen Mainhäfen, insbesondere für Würzburg, folgt daraus, daß sie der Hebung des Umschlagverkehrs in Schnittholz ganz besondere Aufmerksamkeit zuwenden, für entsprechende Umschlaggelegenheit sorgen, geeignete Lagerplätze bereitstellen und insbesondere das Interesse der Holzausfuhrfirmen für die Benützung des Maines wecken müssen. Auch diese Frucht wird nicht von selbst, sondern nur

---

[1]) Hager, Die Papier-Industrie. Heft 1 der Einzeldarstellungen. „Das Interesse der deutschen Industrie an den Handelsverträgen," herausgegeben vom Handelsvertragsverein. Berlin 1901.

[2]) Statistik des Deutschen Reiches.

bei sorgsamer Pflege reifen; auch hier bedarf es unverdrossener, zielbewußter Thätigkeit, die sich nicht entmutigen läßt, wenn der Erfolg nur langsam, nicht schon beim ersten Anlaufe sich einstellt.

Insbesondere wird es notwendig sein, den Mainschiffern klar zu machen, daß das bayerische Schnittholz die einzige Ware ist, welche der Mainschiffahrt die ersehnte Thalfracht in größerer Menge zu bieten vermag und daß die Mainschiffer sich besser befinden werden, wenn sie viel Schnittholz gut und billig, als wenn sie wenig zu hohen Frachten befördern.

Als warnendes Beispiel kann in dieser Hinsicht die Entwicklung des Holzverkehrs auf einigen Binnenwasserstraßen angeführt werden. So wurde für das Elbe-Odergebiet[1]) nachgewiesen, daß von 1887—1895 der Anteil der Wasserstraßen am gesamten Holzverkehr stetig von 36,2% auf 22,3% zurückging, während der Anteil der Eisenbahnen entsprechend stieg. Die Ursache lag nicht etwa in tarifarischen Konkurrenzmaßregeln der Bahnen, sondern darin, daß die Forderungen der Schiffer bei günstiger Konjunktur so hoch waren, daß sie in keinem Verhältnisse zu der Langsamkeit und den sonstigen Nachteilen des Wassertransportes standen; ferner darin, daß wertvolleres Schnittholz bei dem raschen Bahntransport in geringerem Grade Wertminderungen ausgesetzt ist als bei dem Wasserversand, der längere Transportzeit und nicht selten einen mehrmaligen Umschlag bedingt.

Auch am Neckar zeigt sich ein ähnlicher Vorgang wie im Elbe-Odergebiet. Nach den von der kgl. Zentralstelle für Gewerbe und Handel in Württemberg herausgegebenen Jahresberichten der dortigen Handels- und Gewerbekammern betrug der Versand von Brettern und Latten auf dem Neckar ab Heilbronn:

1875	31 894 t	1891	18 046 t
1876	27 320 „	1892	18 466 „
1877	16 985 „	1893	11 880 „
1880	23 008 „	1896	19 788 „
1881	19 064 „	1897	16 766 „
1882	19 289 „	1898	17 316 „
1888	24 150 „	1899	17 580 „
1889	21 892 „	1900	15 810 „

Zeitweiser Mangel an Schiffsraum, da Heilbronn in der Regel mehr Thal- als Berggüter hat, und infolgedessen hohe Thalfrachten, auch häufige Störungen der Schiffahrt durch Nieder- und Hochwasser haben das Brettergeschäft mehr nach Mannheim gezogen. Außerdem

[1]) Heubach, Die Verkehrsentwicklung auf den Wasserstraßen und Eisenbahnen des Elbe-Odergebietes von 1882 bis 1895. Berlin 1898. Siemenroth und Troschel. S. 45.

ist der direkte Bahnversand von Bayern u. s. w. nach Mannheim vielfach nicht teurer als der Weg über Heilbronn mit Umschlag. Daher haben sogar Heilbronner Firmen Bretterlager in Mannheim errichtet.

Es ist zwar nicht notwendig, hieraus den allgemeinen Schluß zu ziehen, daß der Wassertransport sich für Schnittholz überhaupt weniger eignet als der Eisenbahntransport; sicher aber ist es geboten, aus diesen Beispielen die Lehre zu entnehmen, daß es verständnisvoller Thätigkeit aller Beteiligten bedarf, um am mittleren Main einen Schnittholzumschlag in großem Maßstabe hervorzurufen.

Ein kurzer Rückblick auf die ganze Darlegung über den Holzverkehr zeigt folgende Hauptergebnisse:

a) Die Entstehung einer großen Bretterindustrie am Main ist nicht wahrscheinlich. Diese Industrie wird, was Bayern anlangt, stets ihren natürlichen Schwerpunkt in der Nähe der großen Waldbezirke, wo sie vielfach auch noch durch billige Betriebskräfte — Triftgelegenheit, Wasserkräfte — begünstigt ist, also im Süden und Osten des Königreiches, behalten. Nur durchgreifende Änderungen der Tarifpolitik in dem Sinne, daß die Stammholzfrachten im inneren Verkehr stark verbilligt würden, könnte hier eine wesentliche Verschiebung herbeiführen, die sich als eine Zentralisierung der Sägeindustrie an einzelne Hauptpunkte auf Kosten der kleineren, über das ganze Land zerstreuten Betriebe darstellen würde.

b) Wenn die Zeit für die Entstehung einer umfangreicheren Exportindustrie für Bauholz aus Bayern an den Niederrhein u. s. w. gekommen sein wird, so sind am bayerischen Main günstige Voraussetzungen für die Entwicklung dieser Industrie gegeben.

c) Vorteilhafte Verfrachtungsbedingungen für die bayerische Bretter- und Schnittholzausfuhr in das Rheingebiet, besonders von Nordbayern aus bietet der Versand über bayerische Mainhäfen mit Umschlag von der Bahn in das Schiff.

Voraussetzung ist jedoch, daß die Mainschiffahrt entsprechend organisiert wird und stets bemüht bleibt, den Forderungen des heutigen Verkehres nach Billigkeit, Schnelligkeit und Schonung der Ware Rechnung zu tragen.

4. Abschnitt.

Getreideverkehr.

Der örtliche Charakter der ganzen Untersuchung schließt es aus, hier auf die allgemeinen Streitfragen im Getreideverkehr einzugehen. Von Erörterungen über die Ursachen und Wirkungen der ausländischen Getreideeinfuhr, über die Notlage der deutschen Landwirtschaft und über die Mittel, dieser Not zu steuern, über die Wirkung der deutschen Getreideeinfuhrzölle, über die Behauptung der Wasserstraßengegner, daß die billige Binnenschiffahrtsfracht im Getreideverkehr die Schutzzollpolitik der Reichsregierung durchkreuze, über die wichtige, von Laspeyres[1]) eingehendst untersuchte Frage, wer die Belastung von Lebensmitteln zu tragen hat, und über ähnliche Dinge kann hier vollständig abgesehen werden.

Nur wenige Feststellungen erscheinen geboten und auch sie sollen nur mit kurzen Worten aus den nachstehenden — der Übersicht wegen leider nicht zu umgehenden oder zu verkürzenden — Zahlenreihen entnommen werden. Es dürfte sich empfehlen, gerade auf diesem Gebiete, auf dem so vieles behauptet und bestritten wird, vor allem das Gewicht unanfechtbarer Zahlen sprechen zu lassen.

Zunächst geben die Zusammenstellungen I—IV (S. 56 u. 57) eine Übersicht über Ernteergebnisse, Einfuhr- und Ausfuhrverhältnisse Bayerns für Weizen, Roggen, Gerste und Hafer und zwar für das Jahrzehnt 1889/98.

Hierzu ist folgendes zu bemerken:

1. Bedenken der Landwirte hinsichtlich der Binnenschiffahrt können sich unter den vorgenannten Getreidearten nur gegen die Weizeneinfuhr richten. Denn

a) bei Roggen wurde in einigen Jahren mehr aus- als eingeführt. Der große Wechsel in den Einfuhrzahlen weist auch darauf hin, daß nur das eingeführt wird, was bei uns fehlt; so ist z. B. die Einfuhr 1898/99 von 40 430 t auf 6578 t zurückgegangen. Die Mehreinfuhr ist gegenüber den Ernteergebnissen von geringer Bedeutung, denn sie beträgt in den betrachteten Jahren nur $^1/_{13}$—$^1/_{506}$ der inländischen Ernte.

b) an Gerste werden etwa 40 000—70 000 t aus-, etwa 130 000—270 000 t eingeführt. Durchschnittlich 65% der Einfuhr kommen mit der Bahn aus Österreich-Ungarn, 7—10% ebenfalls mit der Bahn aus Sachsen und Thüringen durchschnittlich 22% auf der Donau aus Österreich-Ungarn

[1]) Finanzarchiv. 1901. S. 46 f.

und Osteuropa; von Rhein- und Mainhäfen werden nur 0,1—2% eingeführt. Von einem nachteiligen Einfluß der mit dem Rheingebiete in Verbindung stehenden Binnenschiffahrt kann also keine Rede sein.

c) Was Hafer anlangt, so wurde während des 11 jährigen Zeitraumes 1889/99 in 8 Jahren mehr Hafer aus-, und nur in 3 Jahren (1890, 1896 und 1897) mehr eingeführt. Auch hier ist die Mehreinfuhr gegenüber der inländischen Produktion von geringer Bedeutung; sie beträgt nur $^1/_{20}$—$^1/_{1930}$ der einheimischen Produktion.

d) Was eine, bei uns nicht produzierte Frucht, den Mais anlangt, so betrug

Bayerns Einfuhr an Mais, Hülsenfrüchten und Malz

im Jahre	auf der Bahn im ganzen	auf der Bahn darunter Mais	auf der Donau[1] im ganzen	auf der Donau[1] darunter Mais
	t	t	t	
1889	47 874	nicht ausgeschieden	17 820	
1890	44 111		25 611	nicht ausgeschieden
1891	40 524		28 319	
1892	47 508		25 694	
1893	62 488		60 542	
1894	48 051		20 832	
1895	49 721		1 325	
1896	81 095		24 596	
1897	91 026		43 813	
1898	74 074	37 206	39 678	
1899	62 596	37 390	45 017	

Hier scheint ein Höhepunkt der Einfuhr überschritten und seit einigen Jahren ein Rückgang eingetreten zu sein. Ein Grund liegt vielleicht darin, daß viele Landwirte, welche den Mais als Futtermittel verwendeten, mit den Ergebnissen dieser Fütterung nicht zufrieden waren.

2. Zieht man nur den Weizen in Betracht, so deuten zunächst die großen Verschiedenheiten der Einfuhrzahlen — während des betrachteten Zeitraumes schwankt die Gesamteinfuhr zwischen 55 249 t und 208 106 t, die Mehreinfuhr zwischen 26 476 t und 178 681 t — an, daß die Menge des eingeführten Weizens durch den Bedarf, in Zeiten wirtschaftlicher Depression auch durch die Mehrverwendung von Surrogaten (Kartoffeln u. s. w.) reguliert wird.

[1]) Grenzübergang auf der Donau bei Passau; auf dem Main bei Aschaffenburg, werden etwa 3000 t eingeführt.

Jahr	Einfuhr Mit der Bahn[1])	Einfuhr Auf der Donau[2])	Gesamt-Einfuhr Σ 1	Ausfuhr Mit der Bahn[1])	Ausfuhr Auf der Donau[2])	Gesamt-Ausfuhr Σ 2	Mehr-einfuhr Σ1—Σ2	Ernte-ergebnis Bayerns[3])	Verhältnis der Mehr-einfuhr zum Ernteergebnis

I. Weizen.

Jahr	Einfuhr Mit der Bahn	Einfuhr Auf der Donau	Gesamt-Einfuhr Σ 1	Ausfuhr Mit der Bahn	Ausfuhr Auf der Donau	Gesamt-Ausfuhr Σ 2	Mehreinfuhr Σ1—Σ2	Ernteergebnis Bayerns	Verhältnis
1889	43 936	111 394	155 330	111 937	16	111 953	43 377	401 709	1 : 9,2
1890	44 937	163 169	208 106	97 221	78	97 299	110 807	489 535	1 : 4,4
1891	37 611	99 045	136 656	49 215	159	49 364	87 292	403 505	1 : 4,6
1892	45 265	50 382	95 647	22 742	44	22 786	72 861	520 594	1 : 7,2
1893	28 994	32 079	61 073	34 567	30	34 597	26 476	421 517	1 : 16
1894	37 862	36 719	74 581	17 041	40	17 081	57 500	472 714	1 : 8,2
1895	87 137	57 574	144 711	18 414	32	18 446	126 265	399 844	1 : 3,2
1896	87 944	102 225	190 169	11 448	40	11 488	178 681	416 996	1 : 2,34
1897	96 340	30 360	126 700	16 357	70	16 427	110 273	410 077	1 : 3,7
1898	89 047	13 079	102 126	12 685	77	12 762	89 364	486 487	1 : 5,5
1899	39 829	15 420	55 249	12 331	4110	16 441	38 808	—	—

II. Roggen.

Jahr	Einfuhr Mit der Bahn	Einfuhr Auf der Donau	Gesamt-Einfuhr Σ 1	Ausfuhr Mit der Bahn	Ausfuhr Auf der Donau	Gesamt-Ausfuhr Σ 2	Mehreinfuhr Σ1—Σ2	Ernteergebnis Bayerns	Verhältnis
1889	13 413	8 370	21 783	4 676	—	4 676	17 107	627 654	1 : 36,7
1890	9 775	16 938	26 703	6 056	—	6 056	20 647	782 330	1 : 37,9
1891	4 514	7 932	12 446	15 073	10	15 083	—	647 677	—
1892	6 398	6 067	12 465	10 850	—	10 850	1 615	816 539	1 : 506
1893	2 543	823	3 366	5 692	—	5 692	—	758 885	—
1894	2 605	1 778	4 383	13 082	—	13 082	—	801 363	—
1895	11 884	3 241	15 125	7 717	15	7 732	7 393	622 630	1 : 84
1896	28 853	25 652	54 505	1 734	—	1 734	52 771	696 708	1 : 13,2
1897	27 678	10 242	37 920	1 325	3050	4 375	33 545	662 513	1 : 19,8
1898	30 177	10 253	40 430	1 722	1010	2 732	37 698	772 725	1 : 20,4
1899	3 690	2 888	6 578	2 407	—	2 407	4 171	—	—

[1]) Nach den Jahresberichten über die Betriebsergebnisse der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

[2]) Nach der Statistik des Deutschen Reiches.

[3]) Nach dem statistischen Jahrbuch für das Königreich Bayern.

Anmerkung. Für die **Getreideeinfuhr auf dem Main** liegen zuverlässige

III. Gerste.

Jahr	Einfuhr: Mit der Bahn[1])	Einfuhr: Auf der Donau[2])	Gesamt-Einfuhr $\Sigma 1$	Ausfuhr: Mit der Bahn[1])	Ausfuhr: Auf der Donau[2])	Gesamt-Ausfuhr $\Sigma 2$	Mehr-einfuhr $\Sigma 1 - \Sigma 2$	Ernte-ergebnis Bayerns[3])	Verhältnis der Mehr-einfuhr zum Ernteergebnis
1889	111 728	16 778	128 506	52 728	51	52 779	75 727	450 528	1 : 6
1890	143 857	48 145	192 002	57 198	16	57 214	134 788	549 311	1 : 4,1
1891	107 502	16 956	124 458	52 871	7	52 878	71 580	556 646	1 : 7,8
1892	112 382	19 898	132 280	46 558	5	46 563	85 717	541 017	1 : 6,3
1893	174 147	87 310	261 457	68 148	20	68 168	193 289	429 573	1 : 2,2
1894	138 391	65 839	204 230	53 737	—	53 737	150 493	556 882	1 : 3,7
1895	153 187	19 665	172 852	34 489	51	34 530	138 322	471 689	1 : 3,4
1896	213 593	62 261	275 854	50 018	50	50 068	225 786	458 591	1 : 2,03
1897	219 246	43 739	262 985	35 065	—	35 065	227 920	457 055	1 : 2,02
1898	189 661	45 013	234 674	38 286	114	38 400	196 274	554 431	1 : 2,8
1899	148 173	70 949	219 122	55 236	236	55 472	163 650	—	—

IV. Hafer.

Jahr	Einfuhr: Mit der Bahn[1])	Einfuhr: Auf der Donau[2])	Gesamt-Einfuhr $\Sigma 1$	Ausfuhr: Mit der Bahn[1])	Ausfuhr: Auf der Donau[2])	Gesamt-Ausfuhr $\Sigma 2$	Mehr-einfuhr $\Sigma 1 - \Sigma 2$	Ernte-ergebnis Bayerns[3])	Verhältnis der Mehr-einfuhr zum Ernteergebnis
1889	5 984	2 471	8 455	27 378	4	27 382	—	536 542	—
1890	7 473	3 071	10 544	10 207	6	10 213	331	638 487	1 : 1930
1891	4 266	132	4 398	43 463	2	43 465	—	679 935	—
1892	3 342	315	3 657	45 946	—	45 946	—	620 158	—
1893	12 541	6 638	18 179	24 642	—	24 642	—	371 798	—
1894	15 196	5 575	20 761	21 006	—	21 006	—	640 172	—
1895	5 896	19	5 915	30 598	4	30 602	—	576 403	—
1896	32 063	2 980	35 043	13 103	3	13 106	21 937	572 208	1 : 26
1897	31 213	10 436	41 649	10 772	—	10 772	30 877	625 507	1 : 20
1898	8 827	1 334	10 161	25 404	—	25 404	—	726 607	—
1899	4 707	6 253	10 960	35 692	94	35 786	—	—	—

---

statistische Erhebungen nicht vor; dieselbe beträgt 4000—5000 t jährlich, wovon etwa die Hälfte auf Mais, der Rest auf andere Getreidearten trifft. Die Ausfuhr auf dem Main beträgt etwa 5000 t jährlich; sie besteht größtenteils aus Gerste. Da Ein- und Ausfuhr ungefähr gleich, die Mengen überdies nur klein sind, so kann der Mainverkehr das oben dargestellte Bild nicht nennenswert verändern.

Es kommt wohl mitunter vor, daß der Getreidehandel infolge unrichtiger Beurteilung der auf dem Weltmarkte vorhandenen Mengen oder infolge falscher Prognose auf den Ausfall der Ernte zu viel ausländisches Getreide einführt und dadurch einen Preisdruck bewirkt; allein er schadet dadurch niemandem mehr als sich selbst, und er wird stets eifrigst bestrebt sein, zu starke Deckungskäufe zu vermeiden. Zahlreich sind die Beweise, die sich hiefür z. B. bei Durchsicht der Handelskammerberichte von Mannheim,[1]) dem größten Getreidemarkt Süddeutschlands, ergeben.

So zogen z. B. im Frühjahr 1883 die Getreidepreise infolge ungünstiger Ernteaussichten an. Mannheim machte nun bei steigenden Preisen große Ankäufe, um sich zu decken; es hatte aber die reichen Vorräte Rußlands von der Vorjahr-Ernte unterschätzt, welche in der zweiten Hälfte des Jahres überraschend auf dem Markte erschienen und einen für den Handel höchst empfindlichen Preisdruck ausübten. Auch 1891 führte die Anhäufung zu großer Vorräte zu einem Stillstand des Geschäftes und zu einem Preisfall. Der gleiche Fehler bei der Beurteilung des inländischen Bedarfes führte 1892 zu so empfindlichen Verlusten des Mannheimer Getreidehandels, daß die Nachwirkungen noch mehrere Jahre hindurch andauerten.

Hiermit wollte nur angedeutet werden, daß der Getreidehandel durchaus kein Interesse daran hat, zu viel fremde Brotfrucht einzuführen, denn billige Getreidepreise sind nicht nur dem Landwirt, der übrigens mit Ausbreitung der genossenschaftlichen Organisationen mehr und mehr zugleich Händler wird, sondern auch dem berufsmäßigen Getreidehandel unerwünscht. So klagt z. B. der Mannheimer Handelskammerbericht vom Jahr 1884 sehr über die niedrigen Getreidepreise und den dadurch bewirkten geringen Geschäftsgewinn. Wer gewerbsmäßig Getreide auf Lager hält, will dieses selbstverständlich mit möglichst viel Gewinn d. h. bei möglichst hohen Preisen verkaufen.

3. Daß Bayern zur Zeit eine gewisse Menge Weizen einführen muß, ist eine schon öfters erwiesene Thatsache. Zwei Ursachen hierfür mögen besonders hervorgehoben werden:

a) Die mit Getreide bebaute Fläche Bayerns ist in dem Zeitraum 1863/98 nur um etwa 1,5 % gewachsen, während die Bevölkerung des Königreiches in dem gleichen Zeitraum um 26,5 % zugenommen hat.

Nicht ohne Belang ist es, auch die Zunahme des Viehbestandes sich hier zu vergegenwärtigen. Im Zeitraum 1883/97 stieg

[1]) Vgl. die kurzen Auszüge aus den Handelskammerberichten von Mannheim in Band 89 der Schriften des Vereins für Sozialpolitik. S. 456 ff.

der Pferdebestand . . . . . um 10,4 %
die Zahl der Rinder . . . . „ 13 „
„ „ „ Schafe . . . . „ — „
„ „ „ Schweine . . . „ 36 „
(Vergl. hierzu die nachstehende Tabelle.)

Anbauflächen der Körnerfrüchte in Bayern.[1])

Jahr	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Gesamtsumme	Mittlere (berechnete) Bevölkerung des Königr. Bayern
	ha	ha	ha	ha	ha	
1863	290 255	588 480	338 863	451 753	1 669 351	4 747 568
1878	298 780	578 214	320 534	439 552	1 637 080	5 171 300
1883	322 671	541 313	354 711	449 911	1 665 606	5 354 000
1891	324 437	538 100				5 617 700
1895	318 705	547 868	354 900	457 666	1 679 139	5 796 300
1896	318 259	549 639	358 887	457 677	1 684 462	5 861 300
1897	318 038	550 755	357 694	461 714	1 688 201	5 932 100
1898	317 743	550 214	357 863	467 002	1 692 822	6 002 000

Viehbestand des Königreiches Bayern.[1])

Jahr	Pferde	Rinder	Schafe	Schweine
1883	356 316	3 037 098	1 178 270	1 038 344
1897	376 756	3 419 421	905 916	1 412 579

b) Ganz abgesehen von dem Verhältnisse, in welchem sich Produktion und Bedarf an Getreide im Königreich Bayern bewegt haben, ist es eine bekannte Thatsache, daß die meisten inländischen Getreidearten wegen geringen Klebergehaltes ein weniger backfähiges Mehl liefern als ausländisches kleberreiches Getreide und daß deshalb eine gewisse Menge fremden, besonders, russischen Weizens zur Mischung mit kleberarmen inländischen Sorten nicht entbehrt werden kann.

4. Aus den bisherigen Darlegungen darf der Schluß gezogen werden, daß *Bayern zur Zeit eine gewisse Menge fremden Weizens einführen muß*. Ob die bayerische Landwirtschaft in der Lage ist, durch Anbau kleberreicher Getreidearten und durch Mehrproduktion den ganzen Bedarf des Landes zu decken — niemand würde dies freudiger begrüßen als der Verfasser — ist eine Frage, die hier nicht näher untersucht zu werden braucht. Jedenfalls sind diese beiden Bedingungen *zur Zeit* nicht erfüllt.

[1]) Statistisches Jahrbuch für das Königreich Bayern, 1899. S. 55. 15. 61.

Bayerns Weizenverkehr auf der Eisenbahn.

Von und nach	Empfang (in Tonnen)						Versand (in Tonnen)					
	1891	1895	1896	1897	1898	1899	1891	1895	1896	1897	1898	1899
Sachsen und Thüringen	1 013	4 605	2 508	11 110	10 244	7 933	1 314	821	356	298	111	186
Hessen-Nassau	261	10 568	11 837	14 433	20 273	10 368	1 158	515	445	224	120	96
Mannheim-Ludwigshafen	2 928	9 801	9 744	35 261	33 315	9 857	939	80	21	40	40	10
Württemberg	738	1 477	1 048	999	1 128	974	33 362	14 570	9 907	13 223	8 793	9 311
Allen deutschen Verkehrsbezirken	8 792	28 197	27 357	67 481	70 633	34 058	43 602	17 174	11 043	14 663	9 405	10 155
Galizien	360	1 798	3 713	2 956	7 779	2 592	—	—	—	—	12	—
Ungarn	16 105	40 953	49 504	16 062	3 310	922	—	—	—	—	20	—
Österreich	11 014	8 477	5 226	6 449	4 781	1 642	42	17	2	733	1 748	200
Allen ausländischen Verkehrsbezirken . .	28 819	58 940	60 587	28 859	18 414	5 771	5 611	1 240	405	1 694	3 280	2 176
Gesamtempfang bezw. -versand	37 611	87 137	87 944	96 340	89 047	39 829	49 215	18 414	11 448	16 357	12 685	12 331

Anmerkung. Über die Einfuhr zu Wasser s. S. 56.

Die nach Bayern eingeführte Weizenmenge beträgt $^1/_{2,34}$—$^1/_{16}$, durchschnittlich $^1/_{6,4}$ der inländischen Produktion. Über die wichtigeren Gebiete, von denen Bayern Weizen bezieht und nach denen es Weizen versendet, gibt die nebenstehende Tabelle einen Überblick.

5. Wenn es zur Zeit notwendig ist, eine gewisse Menge ausländischen Weizens einzuführen, dann liegt es doch sicherlich mehr im Interesse der bayerischen Volkswirtschaft, wenn dieser Weizen durch bayerischen Eigenhandel nach bayerischen Häfen bezogen, dort umgeschlagen, gelagert und weiter verschickt, kurz, wenn der vielgestaltige Gewinn und Verdienst, der dabei zu Tage tritt, in möglichst ausgedehntem Maße in bayerische Hände geleitet wird. Die agrarischen Gegner der Binnenschiffahrt behaupten, daß durch die billigen Wasserfrachten, besonders auf dem Rhein, der Einfuhr ausländischen Getreides Thür und Thor geöffnet sei. Diese von Bayern nicht zu beseitigende Sachlage wird nicht nennenswert verändert, ob nun der für Bayern bestimmte Weizen in Mannheim oder z. B. in Würzburg umgeschlagen wird. Keinesfalls wäre infolge eines vermehrten Würzburger Getreideumschlages ein Druck auf die dortigen Preise zu erwarten, denn schon mehrfach[1]) wurde der Beweis geführt, daß die Getreidepreise an den Hauptstapelplätzen in der Regel höher sind als auf dem flachen Lande.

6. Die mehrfach erwähnte Denkschrift über Aschaffenburg sagt auf S. 44, daß die voraussichtliche Getreideeinfuhr über den Hafen Aschaffenburg nur gering sein werde. Der Grund hierfür ist in der verkehrsgeographischen Lage Aschaffenburgs gegenüber Frankfurt und Mannheim zu suchen.

Erheblich anders liegt diese Frage für Würzburg. Der nachstehende Frachtkostenvergleich für verschiedene Verkehrswege, die beim Transporte des Getreides nach Bayern zur Verfügung stehen, zeigt, daß Würzburg als Umschlaghafen für Getreide hervorragend günstig liegt, und zwar sowohl für die Einfuhr fremden, als auch für die Ausfuhr einheimischen Getreides.

Würzburg kann daher bei geeigneter Thätigkeit des dortigen Getreidehandels, bei gut organisierter Mainschiffahrt, bei entsprechender Verbindung mit den landwirtschaftlichen Bezirken Unterfrankens, endlich bei guter Regelung des Kreditwesens für Einlagerungen ein Sammelpunkt für die bayerische Getreideeinfuhr und ein Stützpunkt für die fränkische Getreideausfuhr, — die z. B. für Gerste schon jetzt gerne den Main benützt — werden.

[1]) Schanz, Die Mainschiffahrt im 19. Jahrhundert und ihre künftige Entwicklung. S. 355 ff. a. a. O.

v. Eyth, Landwirtschaft und Binnenschiffahrt. Bericht über die 9. Hauptversammlung des bayerischen Kanalvereins v. 28. Mai 1899.

Übersicht über die Transportkosten verschiedener Verkehrswege beim Getreideverkehr nach Bayern.

Die Frachtkosten für den Transport von 10 t Getreide von Rotterdam nach Bayern.

Von Rotterdam nach	Mit Umschlag in Mannheim	Mit Umschlag in Frankfurt	Mit Umschlag in Aschaffenburg[1])	Mit Umschlag in Würzburg[2])	Mit Umschlag in Bamberg	Direkte Bahnfracht ab Rotterdam nach Spezialtarif I[9])
	51 (3) 7)) ℳ	51 (3) 7)) ℳ	57 (4) 7)) ℳ	89 (4) 5) 7) 8)) ℳ		ℳ
Würzburg .	47+4+ 93=144	47+4+ 71=122	53+4+ 53=110	53+28+4+4+ 0= **89**	—	264
					4) 5) 6) 7) 8) ℳ	
Bamberg .	„ +132=183	„ +103=154	„ + 84=141	„ + 57=146	53+28+25+4+4+ 0=**114**	295
Nürnberg C.	„ +133=184	„ +117=168	„ + 98=155	„ + 58=**147**	„ + 40=154	310
Weiden . .	„ +176=227	„ +161=212	„ +142=199	„ +102=**191**	„ + 81=195	353
Regensburg .	„ +178=229	„ +163=214	„ +144=201	„ +103=**192**	„ + 85=199	355
Ingolstadt C.	„ +158=209	„ +160=211	„ +141=198	„ +100=**189**	„ + 93=207	349
München C.	„ +179=230	„ +196=247	„ +177=234	„ +137=**226**	„ +129=243	376
Augsburg .	„ +152=203	„ +171=222	„ +152=209	„ +114=**203**	„ +117=231	348
Kempten . .	„ +153=**204**	„ +183=234	„ +177=234	„ +152=241	„ +163=277	364
Rosenheim .	„ +206=257	„ +223=274	„ +204=261	„ +164—**253**	„ +156=270	404

Folgerungen.

Würzburg bildet für den weitaus größten Teil Bayerns den günstigsten Umschlaghafen für Getreide und zwar sowohl für die Einfuhr des Getreides von den Niederlanden u. s. w. als auch für die Ausfuhr bayerischen Getreides in das Rheingebiet.

Erläuterungen.

[1]) Aschaffenburg als Endpunkt der Mainkanalisierung gedacht.

[2]) Würzburg als Hafen am regulierten Main.

[3]) 47 Mk. Rheinfracht Rotterdam—Mannheim.

[4]) 53 „ Wasserfracht Rotterdam—Aschaffenburg.

[5]) 28 „ Wasserfracht Aschaffenburg—Würzburg.

[6]) 25 „ Wasserfracht Würzburg—Bamberg.

[7]) 4 „ Umschlag vom Schiff auf die Bahn.

[8]) 4 „ Kosten für einen Umschlag am Untermain vom Rhein- in das Mainschiff. Oder, falls dieser Umschlag entfällt und der Transport direkt im Mainschiff erfolgt, Zuschlag zur Rheinfahrt, die für kleinere Schiffe sich höher stellt.

[9]) Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883.

5. Abschnitt.

Stückgüterverkehr.

Eine besondere Betrachtung ist noch dem weiten Gebiete des Stückgutverkehres zu widmen, jenem Verkehrsteile, der Güter aller Warenklassen umfaßt, der im einzelnen und in seiner Gesamtheit weniger durch Gewicht und Masse als durch den Wert der Sendungen hervortritt, und dem große Bedeutung für Handel und Industrie zukommt. Besonderes Interesse verdient dieses Gebiet des Verkehrs noch insofern, als es auch sozialpolitische Bedeutung dadurch besitzt, daß die mittleren und kleineren Betriebe des Handels, der Industrie und der Landwirtschaft, welche selten in der Lage sind, mit ganzen Wagenladungen arbeiten zu können, hauptsächlich auf den Stückgutverkehr angewiesen sind.[1])

Um eine Andeutung davon zu geben, welche Bedeutung nach Menge und Erträgnis dem Stückgutverkehr in Bayern zukommt, sei folgendes angeführt. Es betrug im Jahre 1899 auf den kgl. bayer. Staatseisenbahnen[2])

		Einnahmen daraus
der Verkehr in Stückgütern	1 241 911 t;	18 275 172 Mk.
„ „ „ Wagenladungsgütern .	6 187 276 t;	36 092 390 „
„ Güterverkehr nach Ausnahmetarifen	9 777 282 t;	37 457 323 „

Der Durchgangsverkehr in Stückgütern umfaßte 1899 (vergl. Beilage 20 des Jahresberichtes)

für ganz Bayern in Empfang und Abgabe je	115 375 t,
an der Übergangsstation Aschaffenburg . . „	23 487 t,
„ „ „ Gemünden . . . „	9 750 t,
„ „ „ Würzburg . . . „	40 947 t.

Der örtliche Verkehr der Stationen (s. Beilage 23 des Jahresberichtes) an Stückgütern betrug

im Oberbahnamtsbezirk Würzburg	133 325 t,
„ „ Nürnberg	283 987 t,
„ „ Bamberg	240 855 t.

Die Stückgutsendungen auf der Bahnlinie Würzburg—Aschaffenburg im Durchgangs-, Wechsel- und inneren Verkehr erreichen im Jahre 1899 die Menge von 98 350 t. Für die Benützung des Mains ist jedoch außerdem noch der besonders von Mannheim

---

[1]) Otto de Terra, Soziale Verkehrspolitik. Berlin 1896. S. 11 ff.

[2]) Vgl. Beilage 17 des Jahresberichtes.

— Ludwigshafen alimentierte Würzburger Durchgangsverkehr von 40 947 t ins Auge zu fassen.

Endlich ist noch zu erwähnen, daß viele Wagenladungstransporte, in erster Linie die dem Sammeldienste der Spediteure dienenden Sammelladungen (1899 in Bayern 168 357 t umfassend, s. Jahresbericht, Beilage 21) Stückgüter enthalten.

An der Hand der nachstehenden Frachtkostenvergleiche für verschiedene Verkehrswege soll nun ein Überblick darüber gewonnen werden, wie die Verhältnisse für den Stückgüterverkehr auf dem Main, insbesondere bis und über Würzburg, gelagert sind.

Die Frachtkostenvergleichungen zeigen, daß bei Benützung des Mains große Frachtersparnisse gegenüber dem Bahnversande möglich sind. Diese Einsparungen betragen im Verkehr

von Frankfurt	nach Bayern	0[1]) – 64 %,	durchschnittlich	20 %
„ Köln	„ „	16—71 %,	„	36 %
„ Rotterdam	„ „	30—74 %,	„	50 %
„ Bochum	„ „	(d. h. mit Bahnvor- und -nachfracht)	„	25 %.

Stückgutverkehr zwischen Frankfurt a/M. und Bayern.

Von Frankfurt nach	Eisenbahnfracht der allg. Stückgutklasse für 10 t	Kombinierte Wasser- und Bahnfracht mit Umschlag in: Aschaffenburg	Kombinierte Wasser- und Bahnfracht mit Umschlag in: Würzburg
	ℳ	16[2]) ℳ	56[4]) ℳ
Würzburg	157	10+4+2+119[3]) = 135	10+40+4+2+ 0 = **56**
Bamberg	227	„ +185 = 201	„ +126[5]) = **182**
Nürnberg C	256	„ +217 = 233	„ +128 = **184**
Weiden	339	„ +305 = 321	„ +224 = **280**
Regensburg	343	„ +309 = 325	„ +228 = **284**
Ingolstadt C	337	„ +302 = 318	„ +221 = **277**
München C	401	„ +368 = 384	„ +294 = **350**
Augsburg	357	„ +323 = 339	„ +249 = **305**
Kempten	**380**	„ +369 = 385	„ +324 = **380**
Rosenheim	443	„ +414 = 430	„ +345 = **401**

Anmerkung: Die billigste Versandart ist durch Fettdruck bezeichnet.

[1]) Relation Frankfurt—Kempten.

[2]) Wasserfracht Frankfurt—Aschaffenburg u. Umschlag u. Überführungsgebühr. Die Wasserfrachten für Stückgüter sind im allgemeinen um 40—50% höher als die für Massengüter.

[3]) Bahnfracht ab Aschaffenburg. Sätze der allgemeinen Stückgutklasse.

[4]) Wasserfracht Frankfurt—Aschaffenburg und Wasserfracht Aschaffenburg—Würzburg und Umschlag und Überführungsgebühr.

[5]) Bahnfracht ab Würzburg.

Stückgutverkehr zwischen Köln und Bayern.

Von Köln nach	Eisenbahnfracht der allgemeinen Stückgutklasse für 10 t	Kombinierte Wasser- und Bahnfracht mit Umschlag in		
		Mannheim	Aschaffenburg	Würzburg
	ℳ	46[1]) ℳ	58[2]) ℳ	98[3]) ℳ
Würzburg	340	42 + 4 + 206 = 252	42 + 10 + 4 + 2 + 119 = 177	42 + 10 + 40 + 4 + 2 + 0 = 98
Bamberg	410	" + 284 = 330	" + 185 = 243	" + 126 = 224
Nürnberg C . . .	432	" + 287 = 333	" + 217 = 275	" + 128 = 226
Weiden	495	" + 367 = 413	" + 305 = 363	" + 224 = 322
Regensburg . . .	497	" + 370 = 416	" + 309 = 367	" + 228 = 326
Ingolstadt C . . .	493	" + 334 = 380	" + 302 = 360	" + 221 = 319
München C . . .	539	" + 372 = 418	" + 368 = 426	" + 294 = 392
Augsburg	502	" + 323 = 369	" + 323 = 381	" + 249 = 347
Kempten	504	" + 325 = 371	" + 369 = 427	" + 324 = 422
Rosenheim	575	" + 417 = 463	" + 414 = 472	" + 345 = 443

[1]) Rheinfracht (Stückgut) Köln—Mannheim und Umschlag.

[2]) Wasserfracht Köln—Frankfurt und Wasserfracht Frankfurt—Aschaffenburg und Umschlag und Überführung.

[3]) Wie vorher, dazu noch die Wasserfracht Aschaffenburg—Würzburg.

Stückgutverkehr von Holland nach Bayern und Österreich-Ungarn.

Von Rotterdam nach	Eisenbahnfracht der allgemeinen Stückgutklasse für 10 t[6])	Kombinierte Wasser- und Bahnfracht mit Umschlag in Mannheim	Aschaffenburg	Würzburg	Bamberg
	ℳ	72[1]) ℳ	84[2]) ℳ	128[4]) ℳ	168 ℳ
Würzburg . .	504	68+4+206 = 278	68+10+4+2+119[3]) = 203	68+50+4+2+4+ 0 = 128	
Bamberg . .	553	„ +284 = 356	„ +185 = 269	„ +126[5]) = 254	128+40+ 0 = 168
Nürnberg C .	572	„ +287 = 359	„ +217 = 301	„ +128 = 256	„ + 89 = 257
Weiden . . .	631	„ +367 = 439	„ +305 = 389	„ +224 = 352	„ +189 = 357
Regensburg .	633	„ +370 = 442	„ +309 = 393	„ +228 = 356	„ +199 = 367
Ingolstadt C .	629	„ +334 = 406	„ +302 = 386	„ +221 = 349	„ +218 = 386
München C .	677	„ +372 = 444	„ +368 = 452	„ +294 = 422	„ +307 = 475
Augsburg . .	640	„ +323 = 395	„ +323 = 407	„ +249 = 377	„ +276 = 444
Kempten . .	642	„ +325 = 397	„ +369 = 453	„ +324 = 452	„ +390 = 558
Rosenheim .	713	„ +417 = 489	„ +414 = 498	„ +345 = 473	„ +373 = 541
Wien • . . .	977[7])	—	„ +705 = 789	„ +632 = 760	—
Budapest . .	1198[8])	—	„ +938 = 1022	„ +862 = 990	—

[1]) Rheinfracht Rotterdam—Mannheim f. Stückgüter und Umschlag.
[2]) Wasserfracht Rotterdam—Frankfurt und Wasserfracht Frankfurt—Aschaffenburg und Umschlag und Überführung = 84 Mk.
[3]) Bahnfracht ab Aschaffenburg.
[4]) Wasserfracht Rotterdam—Frankfurt und Wasserfracht Frankfurt—Würzburg und 2 maliger Umschlag und Überführung = 128 Mk.
[5]) Bahnfracht ab Würzburg.
[6]) Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1883.
[7]) Niederländisch-Österr.-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Teil II. Heft 1. vom 1. April 1895.
[8]) Desgl. Teil II. Heft 3 vom 1. April 1895.

Dabei ist der Weg über Würzburg in den meisten Relationen dem Transporte über Mannheim, Frankfurt, Aschaffenburg oder Bamberg hinsichtlich der Billigkeit überlegen. Die thatsächliche Verkehrslage bestätigt dieses Ergebnis. Denn der Verkehr in Stückgütern auf dem Main bei Würzburg, so unbedeutend er nach seiner absoluten Größe ist, beträgt zu Berg etwa 5000 t = 25 % des gesamten derzeitigen Verkehrs.

Angesichts der großen Frachtersparnisse, welche durch den Umschlag in Würzburg gewonnen werden können und im Hinblick auf den lebhaften Verkehr[1]) zwischen dem Nordwesten und Südosten Deutschlands erscheint jedoch ein Stückgutverkehr von nur 5000 t sehr niedrig, und man fragt unwillkürlich nach den Ursachen, die einer lebhafteren Entwicklung entgegenstehen.

Die Höhe der Mainfrachten bildet hier, wie in den Tabellen gezeigt wurde, kein Hemmnis. Dagegen vermißt man am Main bei näherer Betrachtung verschiedene Einrichtungen, die anderwärts bestehen und sich dort bewährt haben.

a) Eine vorzügliche Einrichtung sind die vom Vorstande des Heilbronner Handelsvereins veröffentlichten „Schiffs-Frachten-Listen“ für je 1 Jahr. Eine kurze Inhaltsangabe wird besser, als es Worte vermöchten, den Vorteil einer derartigen Einrichtung nachweisen.

Die Schiffsfrachten-Liste für das Jahr 1900, giltig bis zur Schiffahrtskonferenz im Jahre 1901, enthält z. B. in einem ersten Teile den Verkehr Heilbronn—Rotterdam (Amsterdam, Hamburg über Rotterdam, Stettin). Für eine große Anzahl von Gütern, die in 4 Klassen eingeteilt sind, werden feste Frachtsätze von Heilbronn nach Rotterdam, Amsterdam und Hamburg, die Minimalsätze Hamburg—Stettin, die Adressen der an den größeren Hafenorten befindlichen Agenturen, die Zahl der wöchentlichen Verbindungen, die Anschlußverhältnisse nach Nordamerika und Ostasien bekannt gegeben.

Eine zweite Abteilung gibt die Frachtsätze für den Verkehr Heilbronn—Antwerpen an.

Der dritte Teil behandelt den Verkehr Heilbronn—Amsterdam mit Anschluß nach Hamburg, Stettin, Danzig, Königsberg, Schweden und Norwegen, Rußland, Frankreich, Portugal, Spanien, Italien, Levante.

Eine weitere Abteilung ist dem örtlichen Verkehr Heil-

---

[1]) Vgl. die Verkehrszahlen S. 64.

bronn—Mannheim gewidmet. Auch hier sind feste Sätze für Berg- und Thaltransporte verschiedener Arten normiert.

Der fünfte Abschnitt enthält die Frachtsätze für die Beförderung mit Eilboot zwischen Rotterdam und Mannheim.

Weiterhin folgen Angaben über die Frachtenlisten der Mannheimer Lagerhausgesellschaft, sowie der Rhein- und Seeschiffahrtsgesellschaft in Köln, endlich auch über die Beförderung auf dem Neckar mit Eilschiff.

In einem siebenten und achten Abschnitt sind schließlich die mit dem Wasserstande wechselnden Bretterfrachten von Heilbronn nach Mannheim und die Gipsfrachten zu Thal enthalten.

Eine Schlußbemerkung sichert jenen Firmen, welche ihre sämtlichen, von und via Rotterdam, Amsterdam und Antwerpen kommenden Güter, sowie ihre Güter von Mannheim und Ludwigshafen durch die vorgenannten Gelegenheiten während des ganzen Jahres beziehen, besondere Vorteile zu, gibt den nötigen Aufschluß über die Haftung für gute Ablieferung der Ware und enthält noch einige weitere Mitteilungen über Schiffahrtskommissariate.

Ein einziger Blick auf diesen wohlgeordneten Organismus und auf die primitiven Zustände am Main lehrt, wie außerordentlich viel an letzterem Flusse durch private Initiative noch geschehen kann. Was den Erfolg anlangt, so sei nur angeführt, daß in Würzburg 3000—3500 t Kaufmannsgüter auf dem Main zu Berg ankommen, in Heilbronn dagegen etwa das zehnfache dieser Menge.[1])

b) Zu einem weiteren Punkte führt folgende Schilderung Ulrichs,[2]) des bekannten Wasserstraßengegners:

„Auch in Bezug auf die Schnelligkeit der Beförderung „nehmen die Wasserstraßen den Mitbewerb gegen die Eisen„bahnen immer erfolgreicher auf. In dem Jahresbericht „der preußischen Wasserbauverwaltung für 1890 wird all„gemein festgestellt, daß die Binnenschiffahrtsstraßen in

[1]) Jahresberichte der Württembergischen Handelskammern. 1897. S. 175. 1893 S. 60.

Angekommene Kaufmannsgüter auf dem Neckar

Jahr	Menge	Jahr	Menge
1892 . . .	23840 t	1898 . . .	36770 t
1893 . . .	21329 t	1899 . . .	36643 t
1896 . . .	36487 t	1900 . . .	39979 t
1897 . . .	32390 t		

[2]) Ulrich, Staffeltarife und Wasserstraßen. S. 84.

„einen solchen Zustand gebracht seien, daß feste Lieferfristen „eingehalten und demgemäß auch hochwertige Güter von „der Schiffahrt übernommen werden können. Insbesondere „der Stückgutverkehr auf dem Rhein und der Elbe hat „seit 10 Jahren einen erheblichen Aufschwung genommen „und wird von schnellfahrenden Dampfern mit gleicher, ja „zum Teil größerer Schnelligkeit und Regelmäßigkeit be- „sorgt wie auf den Eisenbahnen. Nach dem Jahresbericht „der Handelskammer Köln von 1890 S. 288 verkehren „zwischen Düsseldorf — Köln — Mannheim im Sommer „schnellfahrende Dampfer, welche von Köln am Morgen „abfahren und am folgenden Mittag in Mannheim an- „kommen. In umgekehrter Richtung fahren sie von Mann- „heim am Morgen ab und kommen am Abend desselben „Tages in Köln an. Jeder derselben kann 300 t laden. „Mit einer derartig schnellen Beförderung kann kaum das „Eilgut der Eisenbahnen den Wettbewerb aufnehmen.“

Auch auf diesem Gebiete könnte zur Hebung des Stückgut- verkehres auf dem Main noch manche Verbesserung eingeführt werden, weniger durch Beschleunigung des Mainverkehres selbst, als durch möglichst gute Verbindung der Mainschiffahrt mit dem rheinischen Eilbootverkehr.

Dabei ist indessen wohl zu beachten, daß eine so rasche Beförderung, wie sie Ulrich vom Rhein schildert, im kombi- nierten Rhein- und Mainverkehr nicht zu erwarten ist und daß hier der Bahn hinsichtlich der Schnelligkeit stets ein er- heblicher Vorsprung verbleiben wird.

Betrachtet man z. B. den Zeitbedarf für eine Frachtsendung vom Niederrhein nach München, auf eine Entfernung von rund 700 km, so beträgt hier die Lieferfrist der Bahn 6 Tage; bei kombiniertem Wasser- und Bahntransport über Würzburg würde dagegen der Zeitbedarf mindestens betragen

Rheindampfer	2	Tage
Maintransport Frankfurt — Würzburg .	4	„
Lieferfrist der Bahn ab Würzburg . . .	4	„
Zusammen	10	Tage.

c) Ein weiteres, nicht unwichtiges Moment lehrt die Entwicklung der Stadt Heilbronn a/Neckar.

Diese Stadt war früher mehr Handels-, als Industriestadt. Ihre Bedeutung beruhte darauf, daß sie den handelspolitischen Mittelpunkt für das nördliche Württemberg bildete und ein

weites Hinterland zu versorgen hatte. Später zog sich indessen der Großhandel an einzelne Zentralpunkte zusammen und bedient zur Zeit Württemberg vielfach direkt von Hamburg aus. Der Zwischenhandel aber konnte sich mit dem Ausbreiten des Eisenbahnnetzes auch an den kleineren Orten festsetzen. Heilbronn hat infolge dieses Entwicklungsganges als Handelsstadt relativ einen Rückschritt erfahren, während es auf dem Gebiete der Industrie erhebliche Fortschritte aufweist.

Für Würzburg folgt daraus die Lehre, daß eine Hauptaufgabe des dortigen Handels darin besteht, neben der Anknüpfung zahlreicher Beziehungen für den Fern- und Transitverkehr auch sorgfältig darauf zu achten, daß die Handelsbeziehungen mit der näheren Umgebung thunlichst gepflegt und ausgedehnt werden.

---

6. Abschnitt.

Schlußbetrachtung.

Es wäre von Interesse gewesen, noch manche wichtige Güterklasse näher zu betrachten, z. B. Öle, Fette, Zucker, Mehl u. a.; allein da die im vorstehenden besprochenen Güter fast alle Tarifklassen umfassen und da die Transportverhältnisse für alle Güter derselben Tarifklasse nahezu die gleichen sind, so dürften die angestellten Untersuchungen ausreichen, um einen allgemeinen Überblick über das zu geben, was am mittleren Main auf dem Gebiete des Wasserverkehrs zur Zeit erreicht werden kann.

Was das gegenseitige Verhältnis der verschiedenen größeren Mainhäfen Bayerns anlangt, so hat die Untersuchung bestätigt, daß Aschaffenburg den nicht leicht zu erschütternden Schwerpunkt für den Umschlag geringwertiger Massengüter, insbesondere der Ruhrkohle bilden wird, daß dagegen Würzburg bei zielbewußter Thätigkeit aller beteiligten Faktoren ein Umschlagplatz für höherwertige Waren werden kann. Als ein besonders bemerkenswertes Ergebnis darf es bezeichnet werden, daß keine Gegnerschaft, sondern eine von der Natur vorgezeichnete Arbeitsteilung zwischen beiden Städten zu erwarten ist, ja, daß auf manchen Gebieten, z. B. dem Petroleumverkehr, geradezu ein gemeinsames Zusammenarbeiten der beiden Häfen für die Volkswirtschaft Bayerns die besten Früchte zu zeitigen vermag.

Hinsichtlich der Mittel, die zu dem angedeuteten Ziele zu führen verheißen, hat sich, um die Ergebnisse nochmals kurz zusammenzufassen, folgendes als notwendig oder wünschenswert gezeigt:

1. Organisation der Mainschiffahrt; Gründung eines Mainschifferverbandes, etwa nach dem Beispiele des Rheinschifferverbandes Jus et Justitia.

2. Alljährliche Festlegung und Veröffentlichung der Frachtsätze für alle wichtigen Verbindungen und Güter; Einführung direkter Verkehre nach Binnen- und Seeplätzen mit Hilfe von Agenturen. Hier könnten die Schiffsfrachten-Listen des Handelsvereins in Heilbronn a/Neckar als Vorbild dienen.

3. Die Bildung größerer Unternehmungen für die Einfuhr von Ruhrkohlen, Petroleum u. s. w., welche zweckmäßig mit eigenem Schiffsparke arbeiten würden.

4. Die Ansiedelung derartiger Unternehmungen in Würzburg und Aschaffenburg, da es auf diesem Wege möglich wird, die Güter auch auf größeren, bei Bedarf teilweise in Aschaffenburg zu löschenden Schiffen ohne Umschlag nach Würzburg zu verbringen und durch die verschiedenen Kombinationen von Wasser- und Bahntransport dem Handel größtmögliche Beweglichkeit zu verleihen.

5. Die Erstellung eines Ausnahmetarifs für Steinkohlen, Petroleum seitens der kgl. bayer. Kettenschleppschiffahrt auf dem Main.

6. Von wesentlicher Bedeutung für die Stadt Würzburg wäre es, daß hier nicht nur ein großer, von auswärtigen Firmen vermittelter Transitverkehr durchläuft, sondern daß der Würzburger Eigenhandel möglichst großen Anteil an diesem Verkehre gewinnt.

7. Von größter Bedeutung für die Leistungsfähigkeit der Mainschiffahrt ist die Belebung des Thalverkehres. Mangels anderweitiger Massengüter am mittleren und oberen Main wäre in dieser Hinsicht vor allem dahin zu wirken, daß die bedeutende Schnittholzausfuhr Bayerns in größerem Umfange auf die Benützung des Mainweges hingelenkt wird.

8. Ferner könnte in Frage kommen die genossenschaftliche Organisation des Kohlenankaufes und -bezuges für den örtlichen Bedarf seitens größerer Konsumenten in Verbindung mit Aufbereitungsanstalten und Brikettfabriken.

9. Von erheblicher Bedeutung kann die Thätigkeit eines größeren Speditionsunternehmens werden, besonders auf dem Gebiete des Stückgutverkehres.

10. Will man auf Grund der bisherigen Ergebnisse ein Programm dafür aufstellen, welche Verkehrsanlagen in Würzburg zu schaffen sind, um eine Hebung des Mainverkehrs anzubahnen, so wird man etwa folgendes zu erwägen haben.

Der Kleinverkehr in Sand, Bruchsteinen, Backsteinen, Brennholz, Marktwaren, ebenso ein beträchtlicher Teil des örtlichen Verkehrs in Getreide, Mais, Kolonialwaren, Stückgütern u. s. w. wird wie bisher zweckmäßig auf die beiderseitigen Kais längs der Stadt zu verweisen sein.

Der Staatshafen eignet sich vorzüglich zum Handelshafen. Hierher wird daher der Verkehr in Stückgütern, Getreide und zollpflichtigen Gütern zu verlegen sein. Besonders beachtenswert ist, daß der oberste, leicht nach allen Seiten abzuschließende Teil dieses Hafens sehr geeignet ist zur eventuell erforderlich werdenden Herstellung eines Zollhafens und daß die geringe Tiefe des Ufergeländes, die einem größeren Verkehr in Schnittholz, Kohlen u. s. w. hinderlich wäre, für den Verkehr eines Handelshafens, für die Anlage von Schuppen, Lagerhäusern u. s. w. keinerlei Schwierigkeiten bietet. Dem reinen Handelsverkehr wird dieser Hafen, wenn Massengüter u. s. w. aus demselben verwiesen werden, auf eine Reihe von Jahren hin genügen.[1])

Es erübrigt sonach nur mehr, die Massengüter unterzubringen, insbesondere Ruhrkohle für den örtlichen Bedarf, Holz und Petroleum.

Hierbei ist es empfehlenswert, sich daran zu erinnern, daß neue Hafenanlagen schon mehrfach durch den Wunsch der betreffenden Städte, den Hafen dicht unter ihren Mauern zu haben, erschwert und sogar vereitelt worden sind. Man übersieht dabei häufig den Unterschied zwischen örtlichem und durchgehendem Verkehr.

Für den örtlichen Verkehr d. h. für den Umschlag jener Güter, die in der betreffenden Stadt selbst verbraucht werden, ist es naturgemäß erwünscht, daß dieser Umschlag möglichst nahe an der Stadt vollzogen wird.

Geradezu fehlerhaft kann es dagegen werden, wenn für den Transitverkehr die Nähe des Hafens an der Stadt allzu stark betont wird. Dieser Verkehr verlangt vor allem billige und bequeme Verbindung zwischen Wasser und Bahn, sowie eine freie erweiterungsfähige Anlage; mit der Stadt selbst stehen diese Transporte nur in losem Zusammenhang. Die Interessen der Stadt sind im Wesentlichen gewahrt, wenn die fraglichen Anlagen und Unternehmungen noch innerhalb der städtischen Gemarkung liegen.

Von großer Wichtigkeit bei Schaffung von Hafenanlagen ist es ferner, Maß zu halten, unnötige und unwirtschaftliche Einrichtungen zu vermeiden. Man gewinnt bei eingehender Beobachtung einzelner Hafenanlagen am Rhein den Eindruck, daß dieselben etwas luxuriös hergestellt sind und daß die Unternehmer das Ganze einfacher halten

[1]) Voraussetzung ist selbstverständlich, daß der Hafen hochwasserfrei wird.

würden, wenn sie ihre Aufgabe nochmals zu lösen hätten. Anderseits zeigen viele Häfen in Nord- und Nordostdeutschland, daß einfache, aber zweckmäßig hergestellte Anlagen sehr wohl in der Lage sind, große Verkehrsmengen zu bedienen.

Es ist nicht allzu schwer, das richtige Maß bei Projektierung einer Hafenanlage einzuhalten, wenn man dieselbe schon anfangs groß und umfassend denkt, ihre einzelnen Teile organisch miteinander verbindet, das ganze Projekt aber so gliedert, daß es, ohne die Verkehrsentwicklung zu verzögern, stufenweise, nach Maßgabe der Verkehrssteigerung zur Ausführung gebracht werden kann. Nur bei diesem Vorgehen ist man sicher vor der Gefahr, einen finanziell bedenklichen Sprung ins Dunkle zu machen.

Die Stadt Würzburg befindet sich in der angenehmen Lage, in dem ausgedehnten, stromabwärts der Stadt gelegenen Ufergelände Umschlaganlagen für Kohle, Holz, Petroleum u. a. Massengüter in großer Ausdehnung herstellen und in Verbindung mit den Hafenanlagen brauchbare Industriequartiere aufschließen zu können.

Mancher Freund des schönen Städtebildes, das Würzburg bietet, wird nur mit einem Gefühle schmerzlichen Bedauerns daran denken, daß neben den Rebenhügeln rußige Kohlenhalden, plumpe Petroleumtanks, einförmige Pyramiden von Petroleumfässern Platz finden sollen. Er mag sich beruhigen. Die Situierung derartiger Anlagen ist in der Regel durch die natürlichen Verhältnisse ziemlich fest vorgezeichnet; auch in oder vielmehr bei Würzburg ist dies der Fall, und die Natur hat hier so glücklich disponiert, daß jene Anlagen errichtet werden können, ohne daß die Schönheit der Stadt Würzburg darunter leidet.

Hafenanlagen allein genügen indessen nicht. Von der allergrößten Wichtigkeit ist die möglichste Ausbreitung der Erkenntnis, daß es nur ein Teil des Werkes ist, wenn Staat oder städtische Gemeinwesen Verkehrsanlagen schaffen, daß aber die Hauptaufgabe der Industrie und dem Handel der betreffenden Orte zufällt, von deren Aktivität es abhängt, ob solche Anlagen tot bleiben oder ob sie Stätten regen wirtschaftlichen Lebens werden sollen.

A. Deichert'sche Verlagsbuchhandlung Nachf. (Georg Böhme), Leipzig.

Bechmann, Prof. Dr. A., **Der Kauf nach gemeinem Recht.** I. Teil 12 Mk. — II. Teil, 1. Abt. 10 Mk.

— —, **Das römische Dotalrecht.** 11 Mk. 80 Pf.

Binder, Prof. Dr. J., **Die subjectiven Grenzen der Rechtskraft.** 2 Mk.

— —, **Die Korrealobligationen im römischen und im heutigen Recht.** 39 Bogen. 9 Mk.

— —, **Die Rechtsstellung des Erben nach dem deutschen bürgerlichen Gesetzbuch.** I. Teil. 5 Mk. 40 Pf.

Brinz, Prof. Dr. A., **Lehrbuch der Pandekten.** 3. Aufl. I. Bd., 1. Lfg. 3 Mk. 2. Aufl. II. Bd., 1. u. 2. Abt., III. Bd. 1. Abt. à 8 Mk. III. Bd., 2. Abt., 1. Lfg. 2 Mk. 40 Pf. III. Bd., 2. Abt., 2. Lfg. 7 Mk. IV. Bd., 1. Lfg. 5 Mk. 50 Pf. IV. Bd., 2. Lfg. 7 Mk. 50 Pf.

Festgabe für Heinrich Dernburg zum Doktor-Jubiläum überreicht von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät Würzburg. 4 Mk. 80 Pf.

Hieraus einzeln:

Burckhard, Prof. Dr. H., **Zu Fragmenta Vaticana 269.** Ein Beitrag zur Lehre von der Schenkung und Dos. 2 Mk.

Oetker, Prof. Dr. Fr., **Strafprozeßbegründung und Strafklagerhebung bei Erlaß und bei Wegfall eines Eröffnungsbeschlusses.** 2 Mk.

Mayer, Prof. Dr. E., **Hansa und Hasbannus im nordfranzösischen Recht.** 1 Mk. 60 Pf.

Festgabe der Göttinger Juristen-Fakultät für Rudolf von Jhering zum 50jährigen Doktor-Jubiläum am 6. Aug. 1892. 4 Mk. 50 Pf.

Hieraus einzeln:

Ehrenberg, Prof. Dr. V., **Die Verantwortlichkeit der Versicherungsgesellschaften für ihre Agenten.** 1 Mk. 20 Pf.

Regelsberger, Prof. Dr. F., **Streifzüge im Gebiete des Zivilrechts.** 90 Pf.

Merkel, Prof. Dr. J., **Über die sogenannten Sepulcralmulten.** 1 Mk. 50 Pf.

Frensdorff, Prof. Dr. F., **Die Aufnahme des allgemeinen Wahlrechts in das öffentliche Recht Deutschlands.** 2 Mk.

Festschrift Sr. kgl. Hoheit des Prinzregenten Luitpold von Bayern zum 80. Geburtstage dargebracht von der Universität Erlangen.
II. Juristische Fakultät. 13½ Bogen. 5 Mk.

Hieraus einzeln:

Gengler, Prof. Dr. H. G., **Über die deutschen Städteprivilegien des XVI., XVII. und XVIII. Jahrhunderts.** 1 Mk. 20 Pf.

Sehling, Prof. Dr. E., **Zur Lehre von den Willensmängeln im kanonischen Recht.** 1 Mk.

Kipp, Prof. Dr. Th., **Wer kann nach deutschem bürgerlichen Recht mit Vermächtnissen belastet werden?** 1 Mk. 20 Pf.

Rehm, Prof. Dr. H., **Das landesherrliche Haus, sein Begriff und die Zugehörigkeit zu ihm.** 1 Mk. 20 Pf.

Allfeld, Prof. Dr. Ph., **Der bedingte Straferlaß.** 1 Mk.

Geffcken, Prof. Dr. H., **Die Verfassung des Deutschen Reichs.** Hochschulvorträge gehalten zu Rostock. 2 Mk. 50 Pf., el. kart. 3 Mk.

Gengler, Prof. Dr. H. G., **Das Deutsche Privatrecht.** 4. verb. Aufl. 13 Mk.

Lippert & Co. (G. Pätz'sche Buchdr.), Naumburg a. S.



